
Vergaderjaar 2002–2003

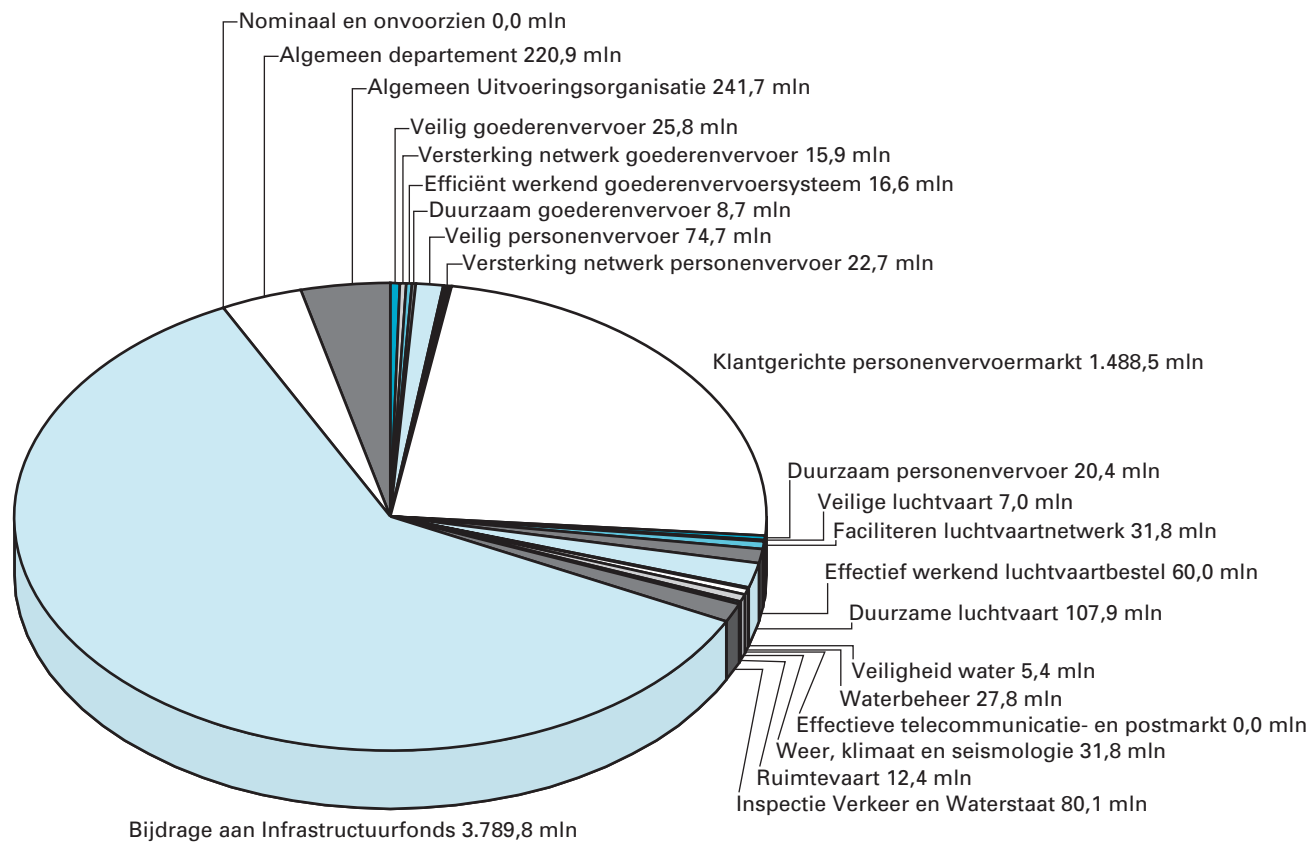
28 880

Jaarverslagen over het jaar 2002

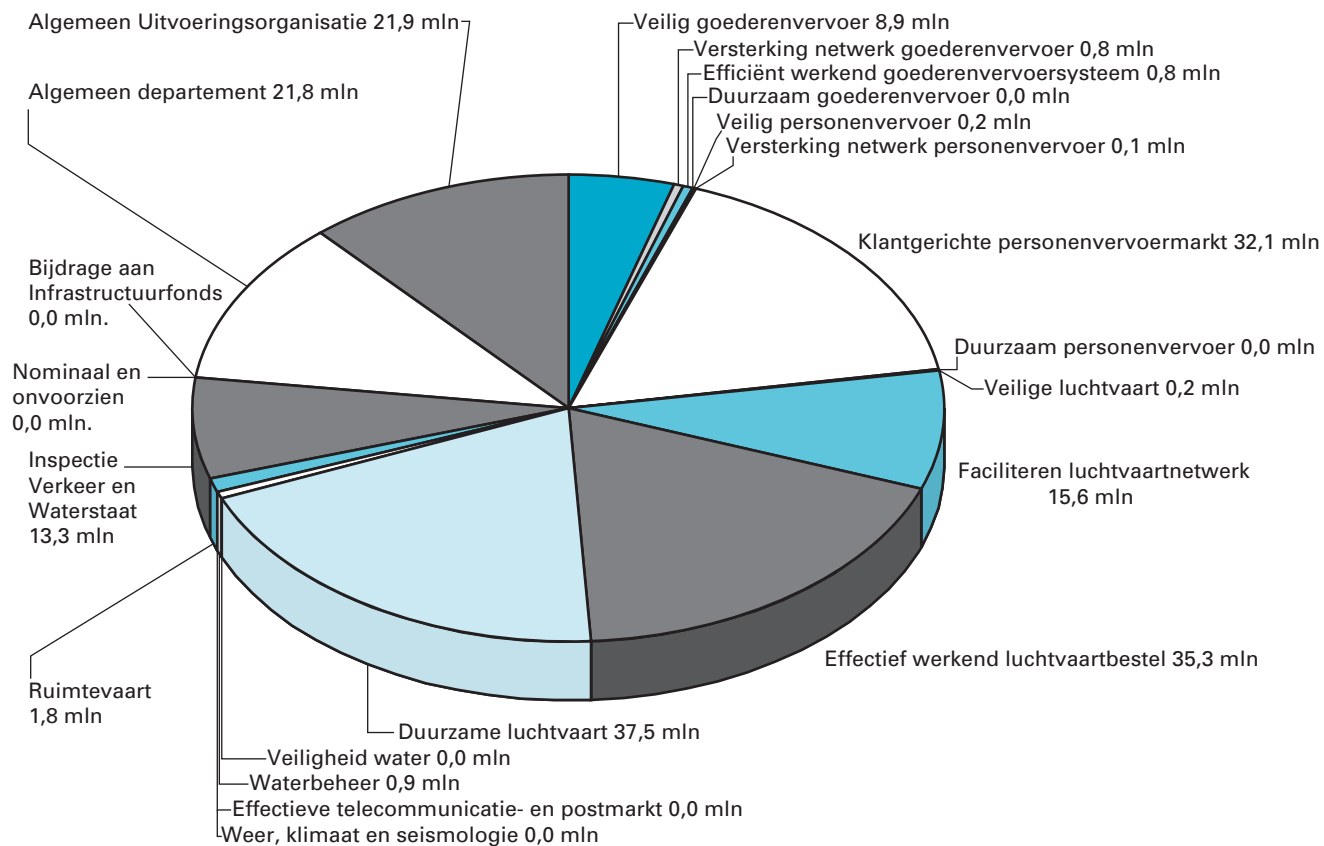
Nr. 26

**JAARVERSLAG VAN HET MINISTERIE VAN VERKEER EN
WATERSTAAT (XII)**
Aangeboden 21 mei 2003

Realisatie uitgaven



Realisatie ontvangsten



Inhoudsopgave

A.	Algemeen	6
1.	Voorwoord	6
2.	Dechargeverlening	7
3.	Leeswijzer	9
B.	Het Beleidsverslag	11
4.	Beleidsprioriteiten	11
5.	Beleidsartikelen	27
6.	Niet-beleidsartikelen	179
7.	Bedrijfsvoeringsparagraaf	186
C.	De Jaarrekening	188
8.	Verantwoordingsstaten	
	8.1 De verantwoordingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)	188
	8.2 De samenvattende verantwoordingsstaat van de baten-lastendienst KNMI	189
9.	Financiële toelichting bij de verantwoordingsstaten	190
	9.1 Toelichting bij de beleidsartikelen	190
	9.2 Toelichting bij de niet-beleidsartikelen	206
	9.3 Toelichting bij de baten-lastendienst KNMI	210
10.	Saldibalans	223
	Bijlage 1: Verdiepingsbijlagen	235
	Bijlage 2: Aanbevelingen Algemene Rekenkamer	246
	Bijlage 3: Afkortingenlijst	248

1. VOORWOORD

We leven in een land waar de welvaart hoog is en waar we hoge eisen stellen aan veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Nederland is een land waar een goede bescherming tegen het water van levensbelang is. De effectiviteit van beschermingsmaatregelen tegen het water worden bedreigd door klimaatveranderingen, stijgende zeespiegel, toenemende neerslag en bodemdaling. Daarnaast is de mobiliteit van personen en goederen de afgelopen jaren fors gegroeid. Deze mobiliteit vormt een essentieel onderdeel van onze samenleving. Deze samenleving vraagt echter ook om veiligheid en leefbaarheid. Zo vallen er nog steeds te veel slachtoffers in het verkeer.

Dat alles vraagt om effectief beleid. Met ingang van de begroting 2002 is dit beleid in de begroting van Verkeer en Waterstaat verwoord in lijn met de regeringsnota *Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording*. Hierin wordt beschreven wat we willen bereiken, wat we er voor gaan doen en wat het mag kosten.

Nu is het moment dat daarover verantwoording moet worden gelegd. Die verantwoording treft u aan in het eerste jaarverslag van Verkeer en Waterstaat dat nu voor u ligt. In dit jaarverslag is zo goed mogelijk aangegeven of we bereikt en gedaan hebben wat we dachten en wat dat gekost heeft. Ik ben ervan overtuigd dat de nieuwe opzet voldoet aan de wensen die vanuit de Tweede Kamer op dit vlak reeds eerder zijn geuit.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Roelf H. de Boer

2. DECHARGEVERLENING

Verzoek tot dechargeverlening van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Verkeer en Waterstaat decharge te verlenen over het in het jaar 2002 gevoerde financiële beheer met betrekking tot de uitvoering van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII).

Ten behoeve van de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening is door de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 82 van de Comptabiliteitswet 2001 een rapport opgesteld van haar bevindingen en haar oordeel met betrekking tot:

- a. het gevoerde financieel en materieelbeheer;
- b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
- c. de financiële informatie in de jaarverslagen;
- d. de departementale saldibalansen;
- e. de totstandkoming van de informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering;
- f. de in het jaarverslag opgenomen informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden.

Bij het besluit tot dechargeverlening dienen, naast het onderhavige jaarverslag/de onderhavige jaarverslagen en het hierboven genoemde rapport van de Algemene Rekenkamer, de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken te worden betrokken:

- a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2002; dit jaarverslag wordt separaat aangeboden.
- b. de slotwet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over het jaar 2002: de slotwet is als afzonderlijk kamerstuk gepubliceerd.

het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet/slotwetten is/zijn aangenomen;

- c. Het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2002 met betrekking tot de onderzoeken, bedoeld in artikel 83 van de Comptabiliteitswet 2001. Dit rapport, dat betrekking heeft op het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk, wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aangeboden.
- d. De verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2002 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2002 alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2002 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2001);

het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is ontvangen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Roelf H. de Boer

mede namens

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Melanie Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Dechargeverlening door de Tweede Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van (datum):

De Voorzitter van Tweede Kamer,

Naam:

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, tweede lid, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen aantekening door de voorzitter van de Tweede Kamer, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

Dechargeverlening door de Eerste Kamer

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van:

(datum)

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Naam:

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen aantekening door de voorzitter van de Eerste Kamer, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

3. LEESWIJZER

Voor u ligt het Jaarverslag van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Hoofdstuk XII). Hierin wordt voor het eerst invulling gegeven aan de voorstellen uit de regeringsnota Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording (VBTB).

In het Jaarverslag zijn de niet-financiële en financiële informatie gescheiden van elkaar gepresenteerd. Deze zijn respectievelijk terug te vinden in deel B. Beleidsverslag en in deel C. De Jaarrekening.

De indeling van deel B. Het Beleidsverslag sluit grotendeels aan bij de VBTB-begroting 2002. Het Beleidsverslag begint met de paragraaf «Beleidsprioriteiten» feitelijk de tegenhanger van de «Beleidsagenda» in de begroting. Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste beleidsresultaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2002. Het beleidsverslag is verder opgebouwd rond de vier hoofddoelstellingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, namelijk:

1. veiligheid;
2. kwaliteit van netwerken;
3. efficiënt en effectief gebruik;
4. duurzaamheid.

Vervolgens wordt in het onderdeel «Beleidsartikelen» voor alle 18 beleidsartikelen voor zover mogelijk antwoord gegeven op de zogeheten hhh-vragen (Hebben we bereikt wat we hebben beoogd? Hebben we gedaan wat we daarvoor zouden doen? En Heeft het gekost wat we dachten dat het zou kosten?).

Verkeer en Waterstaat is bij het verkrijgen van zijn prestatie-indicatoren deels afhankelijk van verzameling door externe partijen als het CBS. De praktijk van die verzameling is zodanig dat zij nauwelijks ten opzichte van het Jaarverslag. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de uitkomsten 2002 ten tijde van het opstellen van het Jaarverslag beschikbaar waren.

De laatste h-vraag («Heeft het gekost wat we dachten dat het zou kosten?») wordt gepresenteerd in een cijferoverzicht: de budgettaire gevolgen van beleid. Vanwege de overzichtelijkheid is ervoor gekozen een norm te hanteren bij het toelichten van verschillen tussen begroting en realisatie. Deze luidt als volgt:

Norm bij te verklaren verschillen	
Begrotingsbedrag	Vershil
< € 4,5 mln	> 50%
€ 4,5 – € 22,5 mln	> € 2,5 mln
> € 22,5 mln	> 10%

Dit houdt in dat die artikelen/financieel instrumenten, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm in principe niet worden toegelicht. Een uitzondering is hierop gemaakt voor beleidsmatige relevante toelichtingen, deze zijn ongeacht bovenstaande normering opgenomen.

In afwijking van bovenvermelde norm zijn die artikelen waarop in de

begroting 2002 geen of zeer geringe ontvangsten waren geraamd, maar waar in 2002 wel relatief kleine bedragen op zijn verkregen, niet apart toegelicht.

Elk beleidsartikel eindigt met «de groeiparagraaf». Hierin wordt verantwoording afgelegd over hetgeen in de begroting 2002 en 2003 in de groeiparagraaf bij het beleidsartikel is opgenomen/toegezegd voor 2002.

Voorts komen de niet-beleidsartikelen 19 tot en met 22 aan de orde.

Het beleidsverslag eindigt met een bedrijfsvoeringsparagraaf waarin de mededeling over de bedrijfsvoering is opgenomen.

Onderdeel C. De Jaarrekening vangt aan met de verantwoordingstaat van Verkeer en Waterstaat; een cijfermatige staat waarbij inzicht wordt gegeven in de financiële afwijkingen tussen begroting en realisatie op artikel-niveau. Ook is hier de samenvattende verantwoordingsstaat van het KNMI opgenomen.

In het onderdeel «Financiële toelichting bij de verantwoordingsstaten» wordt nogmaals van alle (beleids)artikelen het cijferoverzicht «budgettaire gevolgen van beleid» opgenomen. Hierbij worden slechts en alleen toelichtingen verstrekt als de afwijkingen tussen begroting en realisatie groter is dan de hierboven aangegeven norm. Tevens bevat dit onderdeel een paragraaf over de baten-lasten dienst het KNMI.

Tenslotte zijn 3 bijlagen aan het Jaarverslag toegevoegd. De eerste bijlage is een verdiepingsbijlage en geeft inzicht in de budgettaire geschiedenis van de 22 begrotingsartikelen van hoofdstuk XII in 2002.

In bijlage 2 wordt ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer bij de financiële verantwoording over 2001 en de maatregelen die Verkeer en Waterstaat heeft getroffen om de daarbij door de Algemene Rekenkamer geconstateerde tekortkomingen in 2002 en de jaren daarna te voorkomen. Bijlage 3 bevat een afkortingenlijst.

4. BELEIDSPRIORITEITEN

A. Realisatie van de beleidsprioriteiten 2002

1 VEILIGHEID

1.1 Verkeersveiligheid

Zichtveldverbeterende systemen (dodehoekspiegel)

Verkeer en Waterstaat heeft in 2002 regelgeving voorbereid die per januari 2003 de dodehoekspiegel verplicht stelt voor vrachtwagens zwaarder dan 3500 kilo. Veel transporteurs hebben in 2002 een beroep gedaan op de subsidieregeling voor zichtveldverbeterende systemen. Ze dienden bij het projectbureau Senter ongeveer 80 000 aanvragen in. Daarvan zijn er in 2002 55 000 afgehandeld.

Nederland wil dat deze regelgeving in heel Europa van toepassing wordt door een wijziging in de EU-richtlijn voor achteruitkijkspiegels. In 2003 zal dat voorstel in Brussel aan de orde zijn. Nederland dringt er bovendien op aan dat de verplichting tot het voeren van een dodehoekspiegel ook van toepassing is op lichtere vrachtwagens en bestelbussen. De Europese Commissie heeft Nederland laten weten in principe achter dat voorstel te staan. Ze wil echter eerst een onderzoek laten afronden naar de effectiviteit van een dergelijke maatregel. Dat onderzoek is begin 2003 van start gegaan.

Duurzaam veilig

Het startprogramma Duurzaam Veilig is in 2002 afgerond. Voor de tussenperiode (2001–2003) is de interim regeling Duurzaam Veilig ingesteld. De Regeling was ook in 2002 van toepassing en sorteert voor op de Tweede Fase van Duurzaam Veilig, waarin de middelen voor verkeersveiligheid worden gedecentraliseerd door ze in het GDU te storten. In de Interimregeling krijgen provincies en kaderwetgebieden een bedrag voor verkeersveiligheidsmaatregelen welke naar eigen inzicht kunnen worden besteed aan verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen.

Door de demissionaire status van het kabinet-Balkenende is een beslissing over enkele belangrijke onderwerpen doorgeschoven, zoals de bevestiging van aanvullende afspraken in het Nationaal Verkeers- en Vervoers Beraad met decentrale overheden en het definitief vaststellen van de doelstellingen. Het operationele doel voor het jaar 2010 is daarbij in overeenstemming gebracht met de beschikbare financiële middelen tot en met 2010. Door het uitstellen van de vaststelling van het NVVP zijn ook de regionale doelen voor verkeersveiligheid in de Provinciale en Regionale Verkeers en Vervoersplannen (PVVP's en RVVP's) zijn nog niet vastgesteld.

Spoorwegovergangen

De Kadernota Railveiligheid gaat uit van handhaving van het niveau van verkeersveiligheid op het spoor tot 2010, ondanks de groei van het treinverkeer. Tot nu toe is VenW er goed in geslaagd dat niveau aan te houden, vooral door overwegen, die op het spoor de meeste verkeersslachtoffers eisen, op te heffen en veiliger te maken. De laatste vijftien jaar neemt het aantal slachtoffers bij overwegen af. Geconstateerd is dat het vijfjaargemiddelde, ondanks de toegenomen intensiteit van weg- en spoorverkeer

is de afgelopen 15 jaar beduidend is afgenomen. Het opheffen en de ombouw (verbeterde beveiliging) van overwegen hebben hieraan bijgedragen.

VenW heeft de spoorbeheerder middelen ter beschikking gesteld voor de uitvoering van een actieplan. Dit plan bestaat uit drie onderdelen:

1. Aanpak van de meest onveilige overwegen. Dat zijn de overwegen met uitsluitend een automatische knipperlichtinstallatie (aki). De spoorbeheerder voorziet deze van een afsluitboom;
2. Gedragsbeïnvloedende maatregelen voor het wegverkeer;
3. Reductie van het aantal overwegen, door het combineren van bestaande overwegen tot een ongelijkvloerse kruising.

In 2002 zijn er 114 aki's opgeheven of vervangen door automatische halve overwegbomen (ahobs). De railbeheerder moet nog 407 aki's aanpakken. Het nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, CROW, heeft gedragsbeïnvloedende maatregelen ontworpen die het wegverkeer bij overwegen veiliger maken. Deze zijn vorig jaar op elf wegen toegepast. In 2002 zijn twaalf overwegen gecombineerd met andere overwegen. Op twee plaatsen zijn ongelijkvloerse kruisingen aangelegd.

1.2 Externe veiligheid

Risicobeleid & Externe veiligheid (incl. PAGE: Plan van aanpak Goederenemplacementen)

In het Nationaal Milieuplan 4 (NMP4) is aangekondigd dat eind 2002 een voorstel voor een algemene maatregel van bestuur (AmvB) voor Externe Veiligheid gereed zou zijn. Er is echter grote twijfel gerezen over de uitvoerbaarheid en de financiële haalbaarheid van een aanscherping van de normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een studie moet alle consequenties van een dergelijke AmvB in beeld brengen. Daarbij komt aan de orde of de overheid niet te ambitieus is. Verder onderzoekt men of er een mogelijkheid is om de kosten van veiligheid te verhalen op de gebruiker.

De projectgroep Uitvoering PAGE werkt realistische veiligheidsmaatregelen uit op goederenemplacementen die als een risico voor de omgeving worden beschouwd. De betrokkenen leggen de afspraken hierover vast in een convenant. Daarbij gaat het vooral om emplacementen die intensief door het goederenvervoer worden gebruikt en die in een stadskern liggen, zoals in Venlo, Sittard en Roosendaal. VenW voorziet bij PAGE in eventuele financiering en ondersteuning. In 2002 zijn er al concrete maatregelen uitgevoerd in Venlo. De beschikkingsaanvraag voor Rotterdam-IJsselmonde is goedgekeurd.

Begin 2002 hebben het Rijk, de provincie Limburg en de gemeente Venlo afgesproken dat zij zullen bestuderen of het goederenemplacement Venlo naar een plek buiten de stad kan verhuizen. De discussie hierover loopt nog steeds, ook in de Tweede Kamer.

Vorig jaar is de overheid begonnen met het in kaart brengen van knelpunten op het gebied van externe veiligheid op wegen, vaarwegen en in buisleidingen. Zij legt deze vast in risicoatlassen. De knelpunten voor het spoor zijn al in een dergelijke atlas vastgelegd. In 2003 is registratie van deze knelpunten verplicht. Daartoe heeft het Rijk een centraal register voor risicovolle situaties opgezet.

Het interdepartementale project ketenstudies is in maart 2002 gestart. In het kader daarvan zijn sindsdien de productketens van LPG, chloor en ammoniak in kaart gebracht. Eventuele knelpunten en realistische oplossingen zijn geïnventariseerd.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke goederen krijgt meer aandacht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Dat is nodig omdat er steeds meer gevaarlijke goederen worden vervoerd. Bovendien heeft de inspectie de indruk dat de voorschriften hierbij onvoldoende worden nageleefd. Op de weg heeft dit geleid tot een intensivering van het aantal controles gericht op gevaarlijke stoffen. Scheep- en luchtvaart krijgen de meeste aandacht. Hier is de grootste veiligheidswinst te halen.

Als gevolg van de ramp in Enschede is ook het toezicht op het vervoer van vuurwerk geïntensiveerd. Uit inspectie- en testresultaten die de IVW vlak na de ramp uitvoerde, bleek de classificatie van vuurwerk op grote schaal onjuist te zijn. Daarom is op 5 juli 2002 de *Beleidsregel ontheffingen vervoer van vuurwerk met zeeschepen* gepubliceerd. Na invoering daarvan is het aantal aanvragen voor een ontheffing fors toegenomen. Door intensivering van de controles op vuurwerk, de ontwikkeling van nieuwe verpakkingen en contacten met de Chinese autoriteiten is inmiddels een aanzienlijke verbetering bereikt. Het overtredingspercentage bij de classificatie van vuurwerk is gezakt van ongeveer 50 naar 5 procent.

Toezicht Scheepvaart

Een van de belangrijke beleidsprioriteiten van de IVW is het nieuwe toezichtarrangement op het gebied van scheepvaart. Daarbij is in 2002 een onderzoek gestart naar de koopvaardij. Het onderzoek werd aan het einde van het derde kwartaal van 2002 afgerond. De belangrijkste conclusie was dat de toezichtmethodiek meer de nadruk moet leggen op de verantwoordelijkheid van de eigenaar van een schip. De overheid moet dus in feite inspelen op het zelfregulerende vermogen van de markt waar dat verantwoord is. Dit betekent een aanzienlijke omslag in het denken en werken van de Divisie Scheepvaart van de IVW.

1.3 Sociale veiligheid openbaar vervoer

Het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer (SVOV) is op 16 oktober 2002 door de ministers van Binnenlandse Zaken, Justitie en VenW aan de Tweede Kamer aangeboden. Het richt zich vooral op het slimmer en tegelijkertijd inzetten van diverse maatregelen. Het primaat voor de verbetering van de sociale veiligheid in en rond het openbaar vervoer ligt bij de OV-bedrijven zelf, maar de afstemming met andere betrokken partijen (vervoerbedrijven, politie en Justitie) krijgt nieuwe impulsen. De hele veiligheidsketen wordt tegelijkertijd versterkt. Uitgangspunt is problemen zo vroeg mogelijk te voorkomen en zo min mogelijk een beroep te doen op de inzet van politie en Justitie. Het Aanvalsplan SVOV omvat ruim twintig extra maatregelen, zoals het afsluiten van perrons voor onbevoegden, uitbreiding van cameratoezicht en verbetering van reisinformatie.

1.4 Security

Havens, zeevaart, infrastructuur

Een ministerieel beleidsteam gaat na welke maatregelen nodig zijn om vitale infrastructurele objecten, zoals sluizen, bruggen en stormvloedke-

ringen, tegen terrorisme te beveiligen. De Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst voert hiertoe een risicoanalyse uit. VenW wil ook de veiligheid in de havens en de scheepvaart versterken. Hiertoe zal het de Ministeriële Commissie Beveiliging Zeescheepvaart en Havens opnieuw instellen.

Luchtvaart

Naar aanleiding van 11 september 2001 kreeg de IVW in 2002 extra middelen voor de terrorismebestrijding. Het IVW heeft hiermee een Expertise Centrum Security (ECS) opgezet. Deze organisatie zal tot en met 2005 het aspect security binnen IVW vormgeven. ECS onderzoekt hoe de security juridisch, conceptueel en operationeel binnen de IVW-organisatie kan worden ingebed. Vervolgens zal het deze maatregelen uitvoeren.

Prioriteiten van het ECS zijn de opbouw van een intelligence-netwerk, het verkrijgen van inzicht in methoden en technieken van risicoanalyse voor security en de bevordering van zogeheten «security-awareness» binnen de IVW.

Concrete maatregelen zijn het aanbrengen van versterkte cockpitdeuren in vliegtuigen en de invoering van trainingsprogramma's als vervolg op een nieuwe ICAO-standaard voor luchtvaartuigen (met meer dan 60 passagiers). In 2002 is de implementatie van versterkte cockpitdeuren nagenoeg volledig afgerond. De invoering van trainingsprogramma's is in 2002 een begin gemaakt.

Naast bovengenoemde maatregelen is ook de aandacht bij controles van (bemannings)documenten verhoogd en is een platform Security ingericht, waarin zowel de overheid als de luchtvaartsector is vertegenwoordigd.

1.5 Beveiliging tegen water

Nationaal Bestuursakkoord Water

In 2002 zijn de deelstroomgebiedvisies geschreven. Zij vormen de bouwstenen voor een Nationaal Bestuursakkoord Water, dat het Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten in 2003 tekenen. Eind 2002 heeft er een bestuurlijk overleg plaatsgevonden om het bestuursakkoord voor te bereiden. Daarbij was nadrukkelijk de vraag aan de orde hoe het akkoord gefinancierd gaat worden.

Voorontwerp wijziging Wet op de waterkering

Een wijziging op de Wet op de waterkering is nodig om de beveiliging tegen het water te verbeteren. Het voorontwerp van de wet «Wijziging wet op de waterkering» is in 2002 uitgekomen. De wet is voor commentaar verstuurd naar de belanghebbenden, zoals het IPO en de Unie van Waterschappen. Het kabinet zal in 2003 bij de Raad van State advies inwinnen over het wetsvoorstel.

Meer ruimte voor water

In 2002 is besloten tot uitvoering van de planstudie Ruimte voor de Rivier. Daarbij is het principebesluit genomen dat lopende projecten daarin zullen worden meegenomen. Voor uitvoering van de planologische kernbeslissing is € 1,9 miljard beschikbaar. Daarmee moet het Ministerie de veiligheidsdoelstelling in 2015 bereiken. VenW overlegt met VROM en LNV over de mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit binnen het project te verbeteren.

Daarnaast moet bezien worden of een aanvullend rampenplan noodzakelijk is voor het geval het water hoger komt dan het niveau waarop de waterkeringen zijn berekend. Rampenplannen bevatten onder meer informatie over de maximale belasting van dijken en de mogelijkheden om keringen te versterken met zandzakken.

2 KWALITEIT VAN NETWERKEN

2.1 Mainports

Project Mainport Rotterdam (PMR)

Op 1 maart 2002 hebben de Ministeries van VROM, LNV, Financiën, EZ, en VenW, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam een intentieverklaring getekend waarin globale afspraken zijn gemaakt over de financiering en vervolgstappen in de uitvoering van het PMR.

Medio 2002 heeft het parlement het planologisch voorstel van het kabinet (PKB deel 3) van het PMR vastgesteld. Het Rijk wacht nu op een advies van de Europese Commissie. De Commissie toetst het voorstel aan de Europese vogel- en habitatrichtlijnen. Zij bekijkt daarbij of er voldoende natuurcompenserende maatregelen zijn genomen. Daarna kan de Europese Unie PKB deel 4 goedkeuren. Medio 2003 kunnen dan de beroepsprocedures starten.

Schiphol 2003 (waaronder de Vijfde baan)

In 2002 is gewerkt aan de polderbaan (Vijfde baan) van de luchthaven Schiphol en de Schipholwet. Deze introduceert een nieuw type handhaving en betekent een overgang van strafrechtelijke naar bestuursrechtelijke handhaving van de regels voor baan- en routegebruik. Hiertoe heeft VenW een ministeriële regeling Milieu-informatie Schiphol ontworpen, maar deze zal niet tijdig klaar zijn. Hierdoor is de sector niet tijdig in staat om de benodigde gegevens aan de IVW te leveren.

Door de ingebruikname van de vijfde baan kan de mainport Schiphol zich verder ontwikkelen en wordt (vanwege de gunstige ligging van de baan) minder over woongebieden gevlogen.

2.2 Spoor

Overgangscontract 2 met de NS

NS Reizigers (NSR) behaalde in 2002 een punctualiteit van 81,2 procent. Dat is hoger dan het dieptepunt in 2001 (79,9 procent). De punctualiteit ligt echter lager dan in 2000, toen 85 procent van de treinen op tijd reed. In het beleidsprogramma van het kabinet-Balkenende naar een punctualiteit van 87 procent in 2006.

In 2002 is er desondanks in het personenvervoer per spoor sprake geweest van een problematische dienstregeling. Zo zijn er het hele jaar treinen uitgevallen. NSR zag zich namelijk genoodzaakt op minder drukke weekenddagen en in vakantieperioden te werken met een beperkte dienstregeling. Dat leidde tot langere reistijden, vooral naar, van en in de Randstad.

In 2002 is het aantal Trein Aantastende Onregelmatigheden (TAO's) licht gestegen.

Benuttingsmaatregelen spoor

VenW, NS Railinfrabeheer B.V. en NSR hebben in het overgangscontract 2 vastgelegd de vervoerscapaciteit op het spoor in 2005 met 17 tot 23 procent ten opzichte van het jaar 2000 te verbeteren. Hiertoe is ProRail in 2002 begonnen met de uitvoering van verschillende maatregelen, zoals uitbreiding van de energievoorziening, perronverlenging en uitbreiding van emplacementen. NSR heeft in datzelfde jaar meer materieel ingezet. Zo heeft ze vorig jaar langere en extra dubbeldekstreinen op het spoor gezet en treinen verlengd met vernieuwde tweedehands wagons.

Het programma Beheersing en Beveiliging (BB21) omvat technische maatregelen die de veiligheid en de loop van het treinverkeer verder verbeteren. De landelijke invoering van het nieuwe mobiele communicatienetwerk (voor communicatie tussen verkeersleiding en treinen) is gestart en medio 2003 gereed. Tevens zijn twee testbaanvakken voor het testen van de nieuwe ECTS-beveiliging (European Train Control System) in gebruik genomen. Daarop zullen in 2003 de ETCS-versies voor de Betuwe-route worden getest. Daarnaast is de 25kV-energievoorziening verder ontwikkeld en zijn de benodigde aanpassingen van het treindienstprocesleidingsysteem VPT (Vervoer per trein) naar VPT+ doorgevoerd.

Beter benutten Spoor (middellange termijn)

In 2002 heeft VenW, als een van de betrokkenen bij de projectorganisatie Benutten en Bouwen, meegewerkt aan het maken van integrale analyses van het spoorsysteem en het opstellen van verwachtingen in de periode tot en met 2020. De tussentijdse resultaten van deze analyse zijn naar de Tweede Kamer gestuurd. Overleg hierover met regionale overheden is inmiddels gestart.

In 2002 is het project Eindhoven–Liempde in de vorm van uitbreiding van 2 naar 4 sporen geopend. Tevens is in 2002 het tijdelijk station Nijmegen Lent geopend en bediend door NSR. De spoorlijn Nieuweschans–Leer is in 2002 weer geopend voor het treinverkeer.

IJzeren Rijn

De voorbereidingen voor dit project zijn aan Nederlandse zijde zover gevorderd als binnen de procedurele randvoorwaarden (Tracéwet) mogelijk is; deze werkzaamheden worden binnenkort afgerond. Nederland heeft een passend antwoord gegeven aan België op het verzoek om de IJzeren Rijn-spoorverbinding te reactiveren. Omdat overeenstemming over de financiering is uitgebleven zijn de ambtelijke onderhandelingen medio 2002 gestaakt, op politiek niveau is er sindsdien geen overleg geweest. Op dit moment wordt op verzoek van België een arbitrage voorbereid.

2.3 Wegen

Benutting van wegen

In 2002 is het programma Benutten Wegen 2002–2010 gereed gekomen, dat een rol kan spelen bij de gedachtevorming over een nieuw Nationaal Verkeers en Vervoers Plan (NVVP). In het programma presenteert VenW verschillende benuttingsmaatregelen. Een groot deel daarvan is terug te vinden in de bijlage van de speedwet Wegverbreding, die eind 2002 door de Tweede Kamer is aanvaard. Met de speedwet Wegverbreding pakt VenW op korte termijn de grootste fileknelpunten met spits- en plusstroken aan. Het nieuwe programma is de opvolger van het programma Verkeersbeheersing, dat afloopt in 2004. Een tussentijdse evaluatie over de periode 1995–2000 toont aan dat dankzij het programma Verkeersbeheersing 17,5 procent minder verliestijd (verloren tijd door files) optreedt.

Het programma wist vooral dankzij lokale doorstromingsmaatregelen de wegcapaciteit met ongeveer 5 procent te vergroten.

Kilometerheffing wegverkeer

Tot en met mei 2002 is er gewerkt aan de uitwerking van een voorstel voor kilometerheffing. Daarbij volgde het verscheidene sporen:

- Wetsvoorstel voor voorbereiding, structuur en uitvoering van kilometerheffing.
- Onderzoeksprogramma naar effecten van invoering, onder meer om de tariefstructuur te kunnen bepalen.
- Openbare aanbesteding mobimeter, het kastje in de auto dat de kilometerheffing registreert. Een belangrijke mijlpaal was hierbij het kick-off-congres op 20 maart 2002 op Schiphol.
- Voorbereiding van de ontwikkelfase, met onder meer aandacht voor certificering en pilots. Dit traject was erop gericht om in het najaar van 2002 meer inzicht te krijgen in kosten en baten van de kilometerheffing.

In het Strategisch Akkoord is afgesproken dat voor de voorbereiding van een eventuele invoering van een kilometerheffing geen financiële middelen worden vrijgemaakt. Als gevolg hiervan is – met uitzondering van een aantal lopende activiteiten, waarvoor al contracten waren gesloten – de gehele projectorganisatie van Kilometerheffing «on hold» gezet.

3 EFFICIËNT EN EFFECTIEF GEBRUIK VAN NETWERKEN

3.1 Goederenvervoer

Private exploitatie spoorgoederenvervoer

Zowel de overheid als het bedrijfsleven is van mening dat de goederen-spoormarkt nog niet sterk genoeg ontwikkeld is. Daarom heeft het Rijk in mei 2001 een letter of intent getekend met het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer (NS Railinfrabeheer B.V., Railned B.V., Railverkeersleiding B.V., Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, DB Netz). Hierin nemen zowel partijen aan de vraag- als aan de aanbodzijde met negentien concrete acties voor de korte termijn stappen om deze markt te versterken, onder meer op het gebied van interoperabiliteit, marktgericht infra-beheer, en onafhankelijk toezicht. VenW zal de effectiviteit en de efficiëntie van de letter of intent in de eerste helft van 2003 evalueren. Gezien het internationale karakter van spoorgoederenvervoer is vanuit Nederland in EU-verband de liberalisering van de spoorgoederenvervoermarkt bevorderd en zijn bilaterale afspraken gemaakt met Duitsland, Zwitserland en Italië die doorgaand vervoer over de corridor Rotterdam–Milaan moeten vergemakkelijken. De overall-strategie voor spoorgoederenvervoer is vervat in een strategische nota (EISR), die in 2002 aan de kamer is aangeboden. Tenslotte is in 2002 naar aanleiding van het Strategisch Akkoord van het kabinet-Balkenende een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren. VenW heeft de uitkomsten van dit onderzoek begin 2003 aan de Tweede Kamer gepresenteerd.

Dieselakkoord

Als gevolg van de in 2000 sterk gestegen prijzen van diesel ontstond voor de transportsector een moeilijke situatie. Om tot aanbevelingen voor structuurverbeterende maatregelen te komen is een werkgroep met vertegenwoordigers van overheid, vervoerders en verladers ingesteld.

Op 3 april 2002 heeft een Algemeen Overleg plaatsgevonden met de vaste commissies van Financiën en Verkeer en Waterstaat. Daaruit bleek dat de Kamer het in grote lijnen eens is met de regeringsbeslissing omtrent de aanbevelingen van de werkgroep Dieselakkoord. Daarna is de uitwerking onder eerste verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven en met participatie van de overheid ter hand genomen.

Teneinde de slagingskansen van de afzonderlijke aanbevelingen te vergroten wordt een nader onderzoek verricht. Nadrukkelijk wordt ook de mogelijkheid van een backoffice onderzocht: een ondersteunend bureau voor de transportsector, onder meer op het gebied van adviezen en voorlichting. Uitkomsten worden in 2003 verwacht.

Beleidsvoornemen loodsen

In 2002 is voortgang geboekt op het gebied van liberalisering van het loodswezen. VenW heeft op 1 augustus met nieuwe regelgeving een eerste stap gezet naar regionalisering en flexibilisering van het loodsplichtenregime. In overleg met alle betrokken partijen is voorts toegewerkt naar overeenstemming over een model van marktordening voor het loodsen van zeeschepen. In april 2003 is hierover een kabinetsbesluit genomen.

3.2 Spoorvervoer

Spoorwegwetgeving (inclusief bekostiging Prorail)

De Spoorweg- en Concessiewet zijn in 2002 door de Tweede Kamer behandeld en aanvaard. Invoering van de nieuwe wetgeving was voorzien vóór 1 januari 2003. Dat is niet gehaald door een discussie in het parlement over beleidsinhoudelijke wijzigingen die begin 2002 leidden tot nota's van wijziging, door de verkiezingen in mei 2002 en door de val van het kabinet in oktober 2002. Behandeling van de wetgeving in de Eerste Kamer is nu voorzien in 2003.

3.3 Stads- en streekvervoer

Aanbestedingen stads- en streekvervoer

Op 1 januari 2001 trad de Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) in werking. VenW streeft daarmee naar openbare aanbesteding van al het stads- en streekvervoer in 2007. Daarbij zijn in de wet wel kwalitatieve vereisten en bepalingen voor de overgang van personeel en materieel opgenomen. De verantwoordelijkheid voor de aanbesteding berust bij de decentrale overheden.

Voor het stadsvervoer zijn de wettelijke bepalingen tot verplichte aanbesteding al opgenomen in WP2000. Ze zijn echter nog niet van kracht. In het streekvervoer is het proces van openbare aanbesteding al gestart. Het doel om op 01-01-2003 35 procent van de aanbestedingen te realiseren is niet gehaald, omdat aanbesteed wordt door de decentrale overheden en dus ook de data van de ingang van de exploitatie van de aanbestede concessies door de decentrale overheden worden bepaald. Er is door VenW niet ingegrepen, omdat het proces van aanbestedingen inmiddels goed op gang was gekomen. De verwachting is dat in 2004 het doel wel bereikt zal worden. Inmiddels heeft VenW een evaluatie in gang gezet om de effecten van de al gerealiseerde aanbestedingen vast te stellen. Het departement zal mede op basis hiervan bepalen of de verplichte aanbesteding ook voor de gemeentelijke vervoersbedrijven in werking moet treden.

VenW begeleidt en volgt het aanbestedingsproces. Het neemt waar mogelijk knelpunten weg. Ook voert het departement structureel overleg over het aanbestedingsproces met decentrale overheden en vervoerders.

Chipcard OV

Op basis van een intentieverklaring, die op 5 juli 1999 is gesloten tussen de minister van VenW, vertegenwoordigers van de decentrale overheden en de brancheorganisatie MOBIS, is ook in 2002 gewerkt aan de ontwikkeling van een chipkaart voor het openbaar vervoer. De chipkaart OV is geen project van VenW, maar van de OV-sector zelf. VenW biedt ondersteuning, bijvoorbeeld met regelgeving en begeleiding. De begeleiding was intensief, omdat aan de ontwikkeling van de chipkaart veel verschillende partijen met verschillende belangen deelnemen.

De OV-sector is een aanbestedingsprocedure gestart naar de ontwikkeling van een chipcard voor het openbaar vervoer in Nederland. Hiertoe is een invitation to tender aan zes industriële partners uitgebracht. Op dit moment voeren twee overgebleven consortia overleg met de vervoerders over nadere specificaties. Volgens planning kunnen de contracten op 15 mei 2003 worden getekend.

In 2002 is een onderzoek gestart naar de kosten en baten van de chipkaart. Dit onderzoek wordt in medio 2003 afgerond. Omdat de aanbesteding van de chipkaart nog niet is afgerond, zijn ook de kosten van het project nog onhelder.

Taxisector

VenW wenst een sterke en betrouwbare taximarkt. Daarom wil de IVW illegaal taxivervoer (vervoer zonder vergunning) zoveel mogelijk uitbannen. Ze wil bovendien toezien op de naleving van de eisen voor vakbekwaamheid.

In 2002 vond in Amsterdam de thema-actie «verpachting» plaats. De IVW controleerde daarbij op onregelmatigheden bij het doorverhuren van vergunningen aan derden. Een evaluatie moet uitwijzen of de IVW deze actie zal uitbreiden naar andere grote steden.

In de zomer van 2002 mandateerde de IVW aan de Amsterdamse politie het toezicht op taxi's. Amsterdamse politieagenten kregen daarbij onder meer de mogelijkheid om taxichauffeurs hun rijbevoegdheid te ontfemen. Ze kregen ook de mogelijkheid om taxi's langs de kant te zetten. De ervaringen met deze regeling zijn gunstig.

In 2002 heeft VenW onderzoek gedaan naar de invoering van een boordcomputer en een smartcard in de taxisector. Met de boordcomputer kunnen op de smartcard onder meer gegevens over rij- en rusttijden worden geregistreerd.

De Wet personenvervoer 2000 verplicht taxiondernemers tot een klachtenregeling en tot aansluiting bij een geschillencommissie. Tot op heden is hier nauwelijks uitvoering aan gegeven. Daarom heeft de minister in oktober 2001 bij de evaluatie van de taxiwet te kennen gegeven samen met de branche te gaan werken aan de invoering van deze regelingen per 1 januari 2003. De inspectie zal vanaf 2003 toezien op de regelingen.

Exploitatie Gebundelde Doel Uitkering (GDU)

Onder het motto «decentraal wat kan, centraal wat moet» is in 2002 gewerkt aan decentralisatie van de gebundelde doeluitkering (GDU). Dit zijn rijksmiddelen die de regio krijgt om zelf infrastructuur aan te leggen. Regio's komen in de nieuwe regeling in aanmerking voor GDU bij infra-projecten tot 225 miljoen euro. Tot nu toe lag de limiet op € 11 miljoen. Op 24 mei 2002 zijn hiertoe de Ontwerpwet Regionaal Verkeer en Vervoer en de Wijziging Besluit Infrastructuurfonds in de ministerraad behandeld en vervolgens voor advies naar de Raad van State gestuurd. De Wijziging Besluit Infrastructuurfonds is op 18 december 2002 gepubliceerd in de *Staatscourant*. Het wetsvoorstel zou eigenlijk op 1 januari 2003 in werking moeten treden, maar inmiddels is de datum verschoven. Tegelijkertijd is in 2002 de voorbereiding gestart voor een nieuwe Wet Regionaal Verkeer en Vervoer waarmee de GDU wordt verbreed met de middelen voor Duurzaam Veilig, Mobiliteitsmanagement en Exploitatie OV. Deze nieuwe wet moet in 2004 van kracht worden.

3.4 Luchtvaart

Aandelenvervreemding Schiphol

Het tweede kabinet-Kok heeft in oktober 2001, in voorbereiding op een beursgang van de luchthaven Schiphol, wijzigingen voorgesteld op de Wet Luchtvaart. Het ging om aanvullende maatregelen op het gebied van marktwerking en bescherming van het publieke belang. In de nadagen van dit kabinet heeft de Tweede Kamer besloten de discussie over een beursgang van de NV Luchthaven Schiphol en de behandeling van dit wetsvoorstel uit te stellen. Medio 2002 nam het kabinet-Balkenende in het Strategisch Akkoord op dat een minderheidsaandeel in Schiphol kan worden verkocht op een financieel gunstig moment. Dit kabinet zou binnen zes maanden evalueren of bij toepassing van het wetsvoorstel de publieke belangen voldoende zouden zijn gewaarborgd. Indien nodig zou hierop met een nota van wijziging aanvulling plaatsvinden. Bij deze evaluatie wordt gekeken naar waarborgen voor continuïteit van de mainport. Ook wordt nagegaan of de luchthaven geen misbruik kan maken van haar machtspositie ten opzichte van de luchtvaartmaatschappijen. Deze evaluatie is nagenoeg afgerond.

Herpositionering Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Het was de bedoeling dat de projectgroep LVNL eind 2002 een rapport zou publiceren met opties voor een herpositionering van de Nederlandse Luchtverkeersleiding. Dit rapport is in april 2003 gereed gekomen. Dit werd mede veroorzaakt door het parallel laten lopen van dit project met de uitkomsten van Europese wetgeving. In de loop van het project werd in Brussel namelijk onderhandeld over een geheel nieuw kader voor luchtverkeersleiding in Europa, de zogeheten Single European Sky (SES). Dit kader stelt de regels waarbinnen ook de Nederlandse verkeersleiding zijn rol zal moeten spelen.

Ook de nationaal politieke situatie speelde een rol. Het politieke debat over de rol van privatisering en ZBO's leidde ertoe dat de scope van het project gaandeweg bijgesteld moest worden. Zo was aan de orde in hoeverre de besluiten van het tweede kabinet-Kok (zoals over staatsdeelnemingen) maatgevend zouden zijn voor de daaropvolgende kabinetten. Ook lag de behandeling van een aantal relevante wetsvoorstellen stil, zoals die van de Kaderwet Zelfstandige BestuursOrganisatie (LVNL is een ZBO).

Het project heeft in november 2002 een conceptrapport met, conclusies en aanbevelingen opgeleverd. Dit is besproken met de opdrachtgevers (VenW en LVNL). Naar aanleiding daarvan werden aanvullende vragen gesteld over de (on)mogelijkheden van ZBO en NV bij grensoverschrijdende samenwerkingsvormen.

Het eindrapport wordt in het voorjaar van 2003 met adviezen van VenW en LVNL (al dan niet gezamenlijk) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat voorgelegd. Waarschijnlijk heeft deze vertraging geen belangrijke politieke of bestuurlijke gevolgen, gezien de demissionaire status van het kabinet. De uitgaven voor het project waren in overeenstemming met het beschikbare budget.

Project Regelgeving Regionale en Kleine luchthavens (RRKL)

VenW heeft de Tweede Kamer begin maart 2002 gemeld dat de opstelling van een nieuw structuurschema voor regionale en kleine luchthavens zou worden omgezet in een wetgevingstraject. Zo loopt de regelgeving voor deze vliegvelden meer in de pas met die rond Schiphol. De Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd.

Het programma RRKL bestaat uit drie onderdelen:

1. Voor de luchthaven Maastricht en Lelystad zou nieuwe regelgeving niet tijdig klaar zijn. Daarom volgt VenW voor deze vliegvelden de gebruikelijke procedure. Onder grote tijdsdruk is het gelukt PKB, deel 1, en de bijbehorende milieu-effectrapportage uit te brengen. De inspraakprocedure is afgerond. Er is aanvullend milieuv advies aan de commissie MER gevraagd. De planning is erop gericht PKB delen 2 en 3 eind mei 2003 te publiceren.
2. VenW komt zo snel mogelijk met een interimbeleid voor externe veiligheid rond luchthavens. In het afgelopen jaar is door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) een rekenmodel voor de noodzakelijke berekeningen gemaakt. Gebleken is dat dit model nog te weinig realiteitsgehalte heeft. Er zijn reeds opdrachten uit aan het NLR en Baarse voor een review op het model, waarna wellicht enkele aanpassingen nodig zijn. In afwachting daarvan is het niet mogelijk om vanwege de verstreckende consequenties nu al interimbeleid voor de regio's in te voeren. Het kabinet heeft de Tweede Kamer toegezegd om bij PKB deel 3 zo mogelijk met beleid te komen op basis van een verbeterd model voor externe veiligheid.
3. VenW ontwikkelt de nieuwe regelgeving als zodanig. Daarbij moet het departement nog wel een patstelling doorbreken. Enerzijds bestaat de wens van de centrale overheid om een stand still af te kondigen op het gebied van milieuoverlast. Anderzijds is er de wens tot decentralisatie en dus beleidsvrijheid van regionale luchthavens.

4 DUURZAAMHEID

Transportbesparing

In 2002 heeft een grootschalig symposium plaatsgevonden waarin bedrijven eigen ervaringen met transportbesparing aan andere bedrijven hebben doorgegeven. Ook heeft in samenwerking met de betrokken maatschappelijke organisaties VNO-NCW en de Stichting Natuur en Milieu een werkconferentie in Brussel plaatsgevonden.

In 2002 is de derde aanvraagperiode (tender) van het subsidieprogramma Transportbesparing uitgevoerd. Behalve demonstratie- en haalbaarheidsprojecten bestond voor de eerste keer de mogelijkheid om kennisoverdracht-

projecten in te dienen. In totaal is aan vijf demonstratieprojecten, tien haalbaarheidsprojecten en drie kennisoverdrachtprojecten subsidie uitgekeerd.

In het laatste kwartaal van 2002 is de doelmatigheid en doeltreffendheid van de eerste tender van deze subsidieregeling geëvalueerd. Uit deze evaluatie blijkt dat deze voldoet, maar dat de communicatie over de resultaten kan worden verbeterd.

Verder is in 2002 een selectie gemaakt van economische sectoren waar transportbesparing kans van slagen heeft. Het betreft onder meer de agro-, de levensmiddelen-, de bouw-, de industrie-, de chemie-, de papier-, de hout- en de meubelsector. In 2002 is een begin gemaakt met het opzetten van een monitor. Van zeshonderd bedrijven uit bovengenoemde sectoren is de bekendheid met transportbesparing gemeten. Ook de overheid zal aan de monitor meedoen.

Geluid- en luchtkwaliteit

Bij problemen op het gebied van leefbaarheid moeten niet alleen stimulerende en repressieve maatregelen voor een oplossing zorgen, maar vooral ook innovatieve maatregelen, die een veelbelovend instrument zijn. Zo werkt de overheid op dit moment aan een innovatieprogramma om de al aanwezige en nog steeds groeiende geluidsoverlast van het weg- en spoorvervoer op een veel kosteneffectievere manier aan te pakken. Een vergelijkbaar programma wordt voorbereid voor de aanpak van lokale luchtverontreiniging.

Een voorbeeld van samenwerking met burgers was het proefproject Overschie uit 2002. Naar aanleiding van klachten van bewoners heeft de overheid op basis van het Besluit luchtkwaliteit maatregelen onderzocht om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Vervolgens heeft, in samenwerking met Justitie, een proef (verlaging van de maximum snelheid naar 80 km/uur en trajectcontrole) plaatsgevonden. De eerste resultaten zijn bemoedigend.

Om de CO₂-uitstoot te verminderen zijn enkele (subsidie)programma's opgesteld. Het programma Het Nieuwe Rijden (HNR) is een rijvaardigheids-training om de CO₂-uitstoot te verminderen door milieuvriendelijker (en veiliger) auto te rijden. Het let op aspecten als rijstijl, bandenspanning, de keuze van de auto en brandstofbesparende accessoires. HNR levert circa 10 procent reductie van CO₂-uitstoot van het verkeer. Een belangrijk project van HNR in 2002 was dat alle examinatoren en het grootste deel van de rij-instructeurs (meer dan 85 procent) getraind werden in de zuinige manier van rijden. Zo kan de nieuwe zuinige rijstijl door rijsscholen worden onderwezen.

Kierbesluit

In juni 2000 heeft de staatssecretaris van VenW het Besluit Beheer Haringvlietssluisen getekend («het Kierbesluit»). Dit bevordert een natuurlijker overgang tussen zout en zoet water in de Zeeuwse Delta en biedt meer mogelijkheden voor vismigratie in dit gebied. De kosten van de maatregel liggen hoger dan de daarvoor geraamde financiële middelen. Dat betekent dat een nieuw kabinet binnenkort zal moeten beslissen over de toekomst van het project. Daarnaast hebben de provincies Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant de visie «Delta in zicht» ontwikkeld. Daarin komen voorstellen voor noodzakelijke herstelmaatregelen in het gebied aan de orde. De provincies zullen de visie in 2003 vaststellen.

Waterkwaliteit en bodemsanering

VenW heeft de regeling voor de tijdelijke bijdrage voor ontwikkeling van baggerplannen in bebouwd gebied met twee jaar verlengd. Een nieuwe regeling is in voorbereiding voor bijdragen aan de uitvoering van baggerwerken in bebouwd gebied. Deze regeling is in het voorjaar van 2003 van kracht geworden. Met deze regelingen vergoedt het Rijk een deel van de kosten aan gemeenten en waterschappen. Er is immers sprake van een achterstand. Veel gemeenten in Nederland hebben een waterbodemp probleem. Op tal van plaatsen worden zij geconfronteerd met verontreinigde bagger die zij bij voorkeur zo snel mogelijk willen verwijderen, omdat de bagger een steeds groter probleem wordt voor de scheepvaart, de waterhuishouding, het milieu of de kwaliteit van de leefomgeving. Het afgelopen decennium is in de stedelijke wateren vrijwel alleen het hoogst noodzakelijke baggerwerk uitgevoerd. Oorzaken zijn de stijgende kosten van het baggerwerk, problemen met wettelijke procedures en een tekort aan bestemmingsmogelijkheden voor de vrijkomende baggerspecie.

De aanbesteding van een grootschalige praktijkproef voor de verwerking van vervuilde baggerspecie is vertraagd. Er bestaat twijfel over de haalbaarheid van dit project.

Ecologisch herstel

In 2002 heeft VenW gewerkt aan een aantal projecten voor ecologisch herstel. De voornaamste zijn de voortzetting van een doorlaatmiddel in de Zandkreekdijk bij het Veerse Meer en de aanleg van natuurvriendelijke oevers in het Noordzeekanaal. In de zomer van 2002 stierven duizenden vogels op het Volkerak-Zoommeer door de ontwikkeling van blauwalgen. VenW voert verkenningen uit om herhaling van dit probleem in de toekomst te voorkomen.

B. BUDGETTAIRE EN FINANCIËLE CONSEQUENTIES VAN DE BELEIDSPRIORITEITEN 2002

In onderstaand overzicht zijn de budgettaire en financiële consequenties van de belangrijkste beleidsprioriteiten zoals opgenomen bij onderdeel A «Het beleidsprioriteitenverslag» inzichtelijk gemaakt. Per geselecteerde beleidsprioriteit is de oorspronkelijke raming opgenomen (ontwerp-begroting 2002), eventuele nadere mutaties die zich tijdens 2002 hebben voorgedaan en zijn verwerkt in de eerste en tweede suppletore wet en de uiteindelijke realisatie.

Veelal maakt een beleidsprioriteit onderdeel uit van een operationele doelstelling of financieel instrument, waardoor het niet mogelijk is de exacte bedragen per beleidsprioriteit aan te geven. Om deze reden is gekozen in onderstaand overzicht de totale standen van de operationele doelstelling of financieel instrument waar de beleidsprioriteit onderdeel van uitmaakt op te nemen.

Beleidsprioriteiten 2002					
	Art. nr.	Ontwerp- begroting 2002	Nadere mutaties 2002	Realisatie 2002	
Belangrijkste (mutaties in) beleidsmatige prioriteiten					
A VEILIGHEID					
1	Zichtveldverbeterende systemen (dode hoekspiegel)	01.01.01	696	3 658	7 565
2	Risicobeleid & externe veiligheid	01.01.04	206	750	810
3	Sociale veiligheid OV	05.01.03	21 077	9 891	24 271
B KWALITEIT VAN NETWERKEN					
4	Project Mainport Rotterdam	02.01.01 communicatie	1 109	516	4 023
5	Schiphol 2003 (w.o. vijfde baan)	10.01.99*	1 361	– 135	1 306
6	Benuttingmaatregelen spoor	IF 01.02.02**	93 000	p.m.	43 100
7	Kilometerheffing wegverkeer	IF 03.05	79 088	– 42 272	13 361
C EFFICIËNT EN EFFECTIEF GEBRUIK VAN NETWERKEN					
8	Private exploitatie spoorgoederenvervoer	03.01.01/03.01.99	5 334	– 480	4 553
9	Taxisector	07.01.03/18.01.01	1 293	802	1 827
D DUURZAAMHEID					
10	Geluid- en luchtkwaliteit	08.01.01/08.01.02/ 04.01.02	7 867 680	1 617 1 294	9 249 750
Nieuwe prioriteiten tijdens 2002					

* Onderdeel van 10.01.99.

** Zie projectoverzicht 5 bij het Jaarverslag Infrastructuurfonds 2002.

C. BELEIDSMATIGE CONCLUSIES TEN AANZIEN VAN DE BELEIDSPRIORITEITEN

Beleidsmatige conclusies ten aanzien van de beleidsprioriteiten		
Belangrijkste beleidsmatige prioriteiten	Beleid wordt geïntensiveerd/geëxtensiveerd/ongewijzigd voortgezet	Te ondernemen maatregelen/activiteiten
VEILIGHEID		
Zichtveldverbeterende systemen	Per 1 januari 2003 is de wettelijk plicht tot het aanbrengen van een zichtveldverbeterend systeem ingevoerd. Tot deze datum was het mogelijk in aanmerking te komen voor subsidieregeling voor zichtveldverbeterende systemen. De verwachting is dat deze beleidsmaatregel tot lagere ongevallencijfers leiden vanaf 2003.	In 2003 zullen de nog openstaande subsidieaanvragen (25 000) worden beschikt. De regeling wordt in 2003 geëvalueerd.
Risicobeleid & externe veiligheid	In de slipstream van de commissie Oosting en de daarna uitgezette strakkere beleidslijnen heeft VenW besloten om de coördinatie rol ter zake van externe veiligheid te intensiveren en binnen VenW bij DG Goederenvervoer te beleggen.	Nog geen specifieke maatregelen/activiteiten voorzien.
Sociale veiligheid OV	Intensivering; vanwege amendement Alblas Eind 2002 is het aanvalsplan SVOV met instemming besproken in de Tweede Kamer.	Implementatie van het Aanvalsplan sociale veiligheid en verdere uitwerking van amendement Alblas.
KWALITEIT VAN NETWERKEN		
Project Mainport Rotterdam	Op 1 maart 2002 is een intentieverklaring getekend waarin globale afspraken zijn gemaakt over de financiering en vervolgstappen in de uitvoering van het PMR. Medio 2002 heeft het parlement het planologisch voorstel van het kabinet (PKB deel 3) van het PMR vastgesteld. Het Rijk wacht nu op een advies van de Europese Commissie. De Commissie toetst het voorstel aan de Europese vogel- en habitatrichtlijnen. Zij bekijkt daarbij of er voldoende natuurcompenserende maatregelen zijn genomen. Daarna kan de Europese Unie PKB deel 4 goedkeuren.	Medio 2003 kunnen de beroepsprocedures starten.
Schiphol 2003 (w.o. vijfde baan)	Alle producten voor de ingebruikname van de vijfde baan op 20 februari 2003 zijn volgens planning afgerond begin 2003. Uitvoering en implementatie van het milieu en ruimtelijke ordeningsbeleid voor het vijfbanenstelsel is opgestart evenals de evaluatie van het beleid (volgens planning 2006)	Nog geen specifieke maatregelen/activiteiten voorzien.
Benuttingmaatregelen spoor	Het in 2002 ingezette beleid wordt vooralsnog voortgezet en in 2002 zijn diverse studies ten aanzien benutting en onderhoud door B&B/ProRail uitgevoerd, een en ander als onderdeel van de ontwikkeling van de spoorvisie.	Juni 2003 volgt eindrapport projectorganisatie B&B. Op basis van daarvan worden nadere beleidskeuzes gemaakt in breed verband (onderhoud, nieuwe accenten van het nieuwe kabinet en effecten op aanleg programma)
Kilometerheffing wegverkeer	Eind mei 2002 is de beslissing gevallen niet door te gaan met Kilometerheffing wegverkeer. Er is hier sprake van een intensivering.	Afwikkeling van de claims en lopende verplichtingen.

Beleidsmatige conclusies ten aanzien van de beleidsprioriteiten		
Belangrijkste beleidsmatige prioriteiten	Beleid wordt geïntensiveerd/geëxtensiveerd/ongewijzigd voortgezet	Te ondernemen maatregelen/activiteiten
EFFICIËNT EN EFFECTIEF GEBRUIK VAN NETWERKEN		
Private exploitatie spoorgoederen	Op grond van de in 2001 getekende Letter of Intent nemen zowel partijen aan de vraag- als aan de aanbodzijde met negentien concrete acties voor de korte termijn stappen om de markt van spoorgoederenvervoer te versterken, o.m. op het gebied van interoperabiliteit, marktgericht infrabeheer, en onafhankelijk toezicht. Een aantal projecten vallende onder de overeengekomen «Letter of Intent» zijn afgevoerd wegens o.a. de herziening van de spoorwegwet en de uitkomsten uit de studie Economische Impact Studie Railgoederen vervoer (EISR).	Nog geen specifieke maatregelen/activiteiten voorzien.
Taxisector	Beleid wordt ongewijzigd voortgezet.	Er wordt een Klachtenmeldpunt & Geschillencommissie opgericht en gewerkt aan de ontwikkeling van Smartcard/boordcomputer. Aan de Tweede Kamer zullen voorstellen worden ontwikkeld n.a.v. evaluatie.
DUURZAAMHEID		
Geluid- en luchtkwaliteit	Ten aanzien van lucht is er voor Stil, Schoon en Zuiniger sprake van een extensivering: vanwege de rijksbrede taakstelling.	Vermindering subsidie-regeling «schone bussen».

5. BELEIDSARTIKELLEN

01 VEILIG GOEDERENVERVOER

01.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van veilig vervoer van goederen op het logistiek netwerk. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de veiligheid van goederenvervoer over weg, spoor en water (interne veiligheid) en op de veiligheid van de vervoersomgeving (externe veiligheid).

01.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Interne veiligheid wegverkeer

Doelstelling

Leveren van bijdragen aan het verminderen van het aantal doden in het wegverkeer met 30% (tot 750 per jaar) en het aantal ziekenhuisgewonden met 25% (tot 14 000 per jaar) in het jaar 2010 ten opzichte van 1998.

Deze doelstelling geldt voor het goederenvervoer en het personenvervoer samen. Bij beleidsartikel 05 VEILIG PERSONENVERVOER wordt uitgebreid ingegaan op de ontwikkeling van de veiligheid van het goederenvervoer en het personenvervoer samen. Hieronder is de ontwikkeling van de veiligheid van het goederenvervoer op de weg weergegeven.

Betrokkenheid goederenvervoer in totale verkeersongevallencijfers					
	Realisatie				Doelstelling
	1998	1999	2000	2001	2010
Aantal doden (personen- en goederenvervoer) ¹	1 066	1 090	1 082	993	750
– waarvan met betrokkenheid goederenvervoer	233	297	279	285	
– als percentage	22%	27%	26%	29%	
Aantal ziekenhuisgewonden (personen- en goederenvervoer) ²	18 650	19 410	19 040	18 510	14 000
– waarvan met betrokkenheid goederenvervoer	3 050	3 359	3 425	3 258	
– als percentage	16%	17%	18%	18%	

¹ Betreft aantal doden volgens politieregistratie.

² Betreft aantal ziekenhuisgewonden volgens registratie CBS, bewerkt door AVV.

Toelichting

Per 1 januari 2003 is het voor vrachtauto's verplicht om een voorziening voor een zichtveldverbeterend systeem op de vrachtauto geplaatst te hebben. Als gevolg van deze wettelijke regeling hebben de eigenaren van de vrachtauto's in 2002 massaal deze voorzieningen op hun vrachtauto aangebracht. Naar verwachting zal deze beleidsmaatregel tot lagere ongevallencijfers leiden vanaf 2003. De regeling wordt in 2003 geëvalueerd.

2. Interne veiligheid spoor

Doelstelling

De operationele doelstelling voor verkeersveiligheid op het gebied van spoor is het huidige veiligheidsniveau te handhaven en waar mogelijk te vergroten ondanks het toenemende treinverkeer. Voor de overwegveiligheid is het doel om uiterlijk in het jaar 2010 een reductie van 50% te bereiken van het aantal overwegdoden in 1985.

Deze doelstelling geldt voor goederenvervoer en personenvervoer samen. De ontwikkeling van de verkeersveiligheid op het spoor wordt behandeld bij artikel 05 VEILIG PERSONENVERVOER.

3. Interne veiligheid water

Doelstelling

Leveren van bijdragen aan het tenminste handhaven van het bestaande veiligheidsniveau op zee en binnenwater qua aantal ongevallen met significante gevolgen (doden, gewonden en grote schade) in het jaar 2010 ten opzichte van 1998 inclusief havens.

Overzicht van het aantal significante ongevallen op de Noordzee (het Nederlandse deel van het continentaal plat) en binnenwateren met vrachtschepen						
	Realisatie					Doelstelling
	1998	1999	2000	2001	2002	2010
Aantal significante ongevallen op de Noordzee ¹	35	19	21	23	20	25 ³
Aantal significante ongevallen op binnenwateren ²	275 ⁴					275

¹ Registratie door de Kustwacht.

² Registratie door de Dienst Waterpolitie, de Kustwacht en de regionale directies van Rijkswaterstaat.

³ Voor het Nederlandse deel van de Noordzee is in de Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee (1998) de streefwaarde van maximaal 25 significante ongevallen vastgesteld.

⁴ Onderzoek om de betrouwbaarheid van de gegevens inzake ongevallen op de binnenwateren te verhogen is nog gaande.

Toelichting:

Het aantal ongevallen op de Noordzee ligt binnen de streefwaarde.

Volstaan kan worden met een continuering van het beleid.

In 2002 is een evaluatie uitgevoerd op de nut en noodzaak om het bergingsschip «Waker» in te blijven zetten voor calamiteitenbestrijding op zee. Dit heeft geleid tot een besluit om deze inzet voor 7 jaar voort te zetten.

De evaluatie van de Kustwacht zal in 2003 worden opgeleverd.

De Evaluatie Tankerrouting boven de Wadden vormt nu onderdeel van de Tweede Voortgangsnota Scheepvaartverkeer Noordzee, waarin het gehele beleid wordt geëvalueerd en waar nodig zal worden bijgesteld.

Deze nota zal in 2003 verschijnen.

4. Externe veiligheid

Doelstelling

Het beheersen van de risico's voor omwonenden in de omgeving langs routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen tot een uit het oogpunt van veiligheid en maatschappelijke kosten verantwoord niveau door het leveren van bijdragen om te voldoen aan de normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Een effectgegeven ter zake van externe veiligheid betreft het aantal goederenemplacementen dat nog niet voldoet aan de risiconormen.

Ontwikkeling externe risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen op spooremlacements						
	Realisatie					Doelstelling
	1998	1999	2000	2001	2002	2006–2007
Aantal spooremlacements die niet aan de risico normen voldoen	14	14	13	11	11	2

Toelichting:

In november 2002 is de interne evaluatie Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen afgerond waaruit blijkt dat het huidig beleid uitvoerbaar en effectief is.

In de begroting 2002 staat vermeld dat de evaluatie naar de werking en gevolgen van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (WVGS) afgerond wordt in 2002; dit is niet gelukt. De belangrijkste reden van het uitstel was het vinden van een geschikte organisatie om de evaluatie te kunnen uitvoeren.

De evaluatie zal nu in het derde kwartaal van 2003 afgerond worden.

01.3 Beleidsinstrumenten

1. Interne veiligheid wegverkeer

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Om het model «incentive systeem» te toetsen is samen met de regionale overheden gewerkt aan het voorbereiden van pilots. Het systeem moet prikkels vormen om een «safety culture» in het wegvervoer te bevorderen. Om die prikkels te kunnen verlenen moet meetbaar zijn of een transporteur een veiligheidscultuur heeft geïmplementeerd. Daartoe is in 2002 gestart met de ontwikkeling van door de branche gedragen prestatie-indicatoren.

Om de veiligheid van het relatief onveilige bestelverkeer te verbeteren zijn in 2002 de kosten en baten van een aantal mogelijke maatregelen bepaald. Op basis van een kosteneffectief maatregelpakket is samen met de relevante partijen een implementatieplan bestelverkeer uitgewerkt. Dit pakket moet de veiligheid van het bestelverkeer zodanig verbeteren dat ook de vervanging van vrachtwagens door bestelauto's die thans optreedt per saldo niet tot grotere onveiligheid leidt.

In het kader van de problematiek van kwetsbare (d.w.z. ten opzichte van het vrachtverkeer) verkeersdeelnemers is een analyse naar de interactie

vrachtauto – personenauto uitgevoerd. Hieruit kan geconcludeerd worden dat ongevallen tussen een vrachtauto en personenauto relatief gezien weliswaar geen grote groep ongevallen vormen, maar dat de afloop van dit type ongevallen verhoudingsgewijs vaak ernstig is. Eind 2002 is een onderzoek uitgevoerd naar de achterliggende oorzaken van deze ongevallen. Geconcludeerd wordt dat er een aantal verschilpunten bestaat tussen beide groepen verkeersdeelnemers die van invloed lijken te zijn op de interactie tussen deze verkeersdeelnemers en daarmee ook op de verkeersveiligheid en het plaatsvinden van ongevallen. In de eerste helft van 2003 zal AVV advies uitbrengen op basis van de in het kader van het project uitgevoerde onderzoeken. Op basis daarvan zullen de maatregelen worden bepaald.

Op Europees gebied wordt gewerkt aan een aanscherping van de beroepsopleiding voor o.a. vrachtwagenchauffeurs die zal bestaan uit een basisopleiding en een verplichte 5-jaarlijkse bijscholing. Voorstellen van Nederland, met name op het gebied van defensief rijgedrag, het voorbereid zijn op noodsituaties, het voorkomen van kantelongevallen door een doelmatige belading en het gebruik van simulatoren in de opleiding zijn door de Europese Commissie gehonoreerd.

Financiële stimulering

In 2002 zijn bij Senter ca. 80 000 subsidie aanvragen ingediend voor het aanbrengen van een zichtveldverbeterend systeem op een vrachtauto. Hiervan zijn ca. 55 000 beschikt in 2002. In 2003 zullen de overige 25 000 aanvragen worden beschikt.

Wet- en regelgeving

Het Voertuigreglement is zodanig aangepast dat alle bedrijfswagens met een maximum toelaatbaar gewicht van 3500 kg en bestemd voor het vervoer van goederen per 1-1-2003 voorzien moeten zijn van een zichtveldverbeterende voorziening. Tegelijkertijd is de betreffende subsidie-regeling ingetrokken. De Europese Commissie is hulp verleend om ook tot Europese regelgeving te komen voor het aanbrengen van zichtveldverbeterende voorzieningen op bestaande bedrijfswagens. Door middel van een nieuw onderbord bij het verbodsbord voor vrachtauto's kunnen lagere overheden waar nodig vrachtauto's zonder zichtveldverbeterende voorziening weren.

Een op voorstel van Nederland tot stand gekomen uitbreiding van Reglement 111 inzake statische kantelstabiliteit voor tankwagens is internationaal aanvaard. Het eveneens door Nederland geformuleerde aanpassingsvoorstel voor de dynamische kantelstabiliteit voor wegvoertuigen met een gewicht groter dan 3,5 ton ligt ter verdere besluitvorming voor in ECE- en ISO-verband. Door weerstand bij de voertuigindustrie wordt daarbij weinig voortgang geboekt.

Uitvoering en handhaving

Met de handhavers is overeengekomen dat ook de controle op de naleving van de verplichting voor zichtveldverbeterende voorzieningen in de reguliere controles wordt meegenomen. Bovendien is een relatief hoge boete (€ 252) overeengekomen.

Ter bevordering van het dragen van gordels is een gordelcampagne voor het bestelverkeer gevoerd, terwijl met een landelijke publiciteitscampagne de problematiek van de dode hoek breed onder de aandacht is gebracht.

Maatregelen om tot een veiliger vervoer over de weg te komen, met name safety culture/incentive systeem, zijn ook in kader van Duurzaam veilig, gepromoot bij de decentrale overheden.

2. Interne veiligheid spoor

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Alle spoorgoederenvervoerders hanteren inmiddels een veiligheidssysteem dat voldoet aan de daaraan gestelde eisen; zij beschikken ook allen over een geldig veiligheidsattest. De formele regelgeving (een AMvB) op het gebied van veiligheidssystemen is in concept gereed en zal tegelijk met de nieuwe Spoorwegwet in werking kunnen treden. Dit geldt ook voor de eisen voor de kwaliteit van het spoorwegpersoneel (concept-AMvB is eveneens gereed). Naar verwachting zal de nieuwe wet per 01-01-2004 in werking kunnen treden.

Het aantal (jaarlijkse) ATB-ontheffingen (Automatische Treinbeveiligings-systemen) bij het goederenvervoer is aanzienlijk teruggebracht. Beschikbaarheid en inbouw van ATB in het tractiematerieel vormde geen problemen meer bij de laatste nieuwe toetreders op het spoor (ERS Railways).

Invoering van ATB-systemen in de baan (o.m. op de noordelijke nevenlijnen en grensbaanvakken) heeft niet specifiek betrekking op het spoorgoederenvervoer; het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt, waar relevant, daarbij wel als criterium gehanteerd.

Wet- en regelgeving

Het Cotif-verdrag 1999 is door Nederland geratificeerd (september 2002). Op het gebied van de harmonisatie van het spoorwegveiligheidsbeleid in het kader van dat verdrag vallen er geen belangrijke ontwikkelingen te melden.

In EU-verband is prioriteit toegekend aan de voorstellen van de Europese Commissie inzake een spoorwegveiligheidsrichtlijn, een verordening tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau en de interoperabiliteits-eisen voor conventioneel spoorverkeer. Deze Europese ontwikkelingen leiden er overigens ook toe dat de behoefte aan harmonisatie van de spoorwegveiligheidseisen in Cotif-kader sterk vermindert.

Uitvoering en handhaving

De implementatie van de Kadernota Railveiligheid vindt gestaag voortgang; de nota bevat op één uitzondering na geen speerpunten of beleidsinstrumenten die specifiek zijn voor het spoorgoederenverkeer. Rangeerveiligheid heeft wel bijzondere aandacht (de meeste rangeerbewegingen vinden in het goederenverkeer plaats). Inmiddels hebben op dit gebied inspecties plaatsgevonden door Railned Spoorwegveiligheid (waar mogelijk gezamenlijk met de Arbeidsinspectie); de desbetreffende eindrapportages, vergezeld van mogelijke verbetermaatregelen, worden vóór de zomer van 2003 opgeleverd.

3. Interne veiligheid water

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Eind 2002 is er op basis van een verkenning naar de implementatie van het «River Information Services»(RIS; een systeem waarmee vaartuigen en activiteiten op de binnenwateren voortdurend elektronisch gevolgd kunnen worden) een «business plan» opgeleverd met voorstellen voor mogelijke implementaties van specifieke RIS toepassingen.

In 2002 is de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) begonnen aan het onderzoek t.a.v. risiconormering. Verwacht wordt nu dat dit in 2004 tot risiconormen kan leiden.

Wet- en regelgeving

Het wetsvoorstel ten aanzien van Tuchtrect Nederlandse zeescheepvaart is gereed voor parlementaire indiening. Deze indiening heeft nog niet kunnen plaatsvinden door de kabinetswisseling in 2002.

Gedurende 2002 is met alle betrokken partijen verder gewerkt aan de implementatie van het beleidsvoornemen navigatie-ondersteunende dienstverlening in de Nederlandse zeehavengebieden. Dit moet leiden tot een volledige herziening van met name de regelgeving van het (be)loodsen van zeeschepen. Als eerste aanzet daartoe is medio 2002 de AMvB inzake flexibilisering loodsplicht in werking getreden.

Investeringsen

In 2002 is het vernieuwde verkeersbegeleidingssysteem in Den Helder opgeleverd. Daarnaast zijn er meerdere kleinere reguliere vervangings- en verbeteringsinvesteringen geweest in de verkeersbegeleidingssystemen in de andere havenaanloopgebieden en binnenwateren.

4. Externe veiligheid

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Opdrachten voor de inventarisatie van vervoersstromen gevaarlijke stoffen zijn voor de modaliteiten weg, vaarwegen en buisleidingen in 2002 met inbegrip van de risicoberekeningen verleend. De zogenaamde risico-atlassen worden alle in het tweede kwartaal 2003 opgeleverd en gelden samen met de risicoatlas spoor (opgeleverd in juni 2001) als bron voor het centraal register risicovolle situaties waarvoor per medio 2003 de wettelijke verplichting per AMvB wordt verwacht.

Het geleidelijk (tot 2010) terugdringen van de risicocontouren langs de Westerschelde heeft in 2002 goede vorderingen gemaakt. Concrete resultaten zijn een memorandum van overeenstemming tussen Nederland en Vlaanderen, afspraken over vermindering van ammoniakimport en -export over de Westerschelde en goedkeuring van een aantal nautische maatregelen door de Vlaams-Nederlandse toezichthoudende autoriteit.

Financiële stimulering

In een recente brief aan de Tweede Kamer [27 628, nr. 4; november 2002] met betrekking tot de subsidieregeling PAGE is aangegeven dat enkele van de elf overgebleven emplacementen nu waarschijnlijk al aan de risiconormen voldoen. De verificatie is nog gaande.

Wet- en regelgeving

Bij het tot stand brengen van nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van tunnelveiligheid bleek dat meer tijd nodig was voor de kwaliteit en het verwerven van maatschappelijk draagvlak voor de beleidsvoorstellen. Vooral voor de ontwikkeling van de normstelling en de onderbouwing van de keuze van het juridisch instrumentarium is dit van belang.

Daarbij is mede van belang hoe het voorstel van een EU-richtlijn voor wegtunnels er uit gaat zien. De Europese Commissie heeft in oktober 2001 besloten tot het maken van deze EU-richtlijn. Dit voorstel is in december 2002 aan de Commissie en het Europees Parlement aangeboden.

Op 1 januari 2003 worden in de binnenvaart strengere internationale eisen van kracht m.b.t. vluchtmiddelen voor bemanningen van tankschepen met gevaarlijke lading. Bij laden en lossen moeten er op zowel voor- als achterschip geschikte vluchtmiddelen aanwezig zijn. Aan de inwerkingtreding van de eisen is in 2001 en 2002 een intensief traject vooraf gegaan van rapportages, beleidsontwikkeling, consultatie, politieke besluitvorming en handhaving. Eind 2002 is het overleg gestart met het betrokken bedrijfsleven over de vraag wat precies onder «geschikte vluchtmiddelen» verstaan moet gaan worden en op welke termijn in Nederland aan de eisen zou moeten worden voldaan. Naar verwachting zal in de eerste helft van 2003 een besluit hierover worden genomen.

Op 7 juni 2002 is een brief aan de Tweede Kamer gestuurd waarin de contouren zijn geschetst van het stelsel voor de Regulering van Vervoer van Gevaarlijke Stoffen per spoor.

Op dit moment is een adviesronde langs de betrokken partijen gaande. Tevens is de uitwerking van het RVGS-spoor inmiddels ter hand genomen en is hiertoe een projectgroep gevormd.

Naar verwachting zal aan het eind van 2003 een voorstel tot een baanvakindeling gereed zijn op basis waarvan in 2004 kan worden gestart met een consultatieronde langs de betrokken gemeenten.

01.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
01 Veilig goederenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				35 987	13 632	22 355¹
Uitgaven				25 758	17 196	8 562
01.01 Programma-uitgaven				19 618	11 765	7 853
01.01.01 Interne veiligheid wegverkeer				7 565	696	6 869
Subsidies				7 565	696	6 869 ²
01.01.03 Interne veiligheid water				8 924	8 738	186
Subsidies				26	13	13 ³
Exploitatie				3 273	3 363	- 91
Bijdragen				75	425	- 350 ⁴
Investerings				5 551	4 937	614
01.01.04 Externe veiligheid				810	206	604
Subsidies				17	21	- 4
Exploitatie				792	185	607 ⁵
Communicatie				3	0	3
01.01.08 HGIS deel				404	727	- 323
Bijdragen				404	727	- 323
01.01.99 Overige programma-uitgaven				1 916	1 398	518
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties				1 916	1 398	518 ⁶
01.02 Apparaatsuitgaven				6 140	5 431	709
Apparaatsuitgaven				6 140	5 431	709
01.03 Ontvangsten				8 683	8 213	470
Opleidingen NNVO				537	517	20
Ontvangsten Schelderadarketen				1 450	1 561	- 111 ⁷
Ontvangsten VBS-tarief				5 760	5 173	587
Ontvangsten Scheldevaart				936	962	- 26

¹ Naar aanleiding van de positieve besluitvorming over de beleidsevaluatie «inzet bergingsvaartuig» is het contract dat afliep op 31 december 2002 met 7 jaar verlengd. Hiervoor was een extra verplichtingenkrediet noodzakelijk van € 15,1 mln. Daarnaast was voor de subsidieregeling Zichtvelden € 7 mln verplichtingenkrediet noodzakelijk.

² In verband met het versneld invoeren van de wettelijke plicht tot het aanbrengen van een zichtveldverbeterend systeem op vrachtauto's heeft de Minister besloten om alle subsidieaanvragen in 2002 te honoreren. Het bedrijfsleven heeft vervolgens massaal een beroep gedaan op de subsidieregeling door vóór 1 januari 2003 een zichtveldverbeterend systeem aan te schaffen.

³ Door de overgang van de Koninklijke Nederlandse Reddings Maatschappij (KNRM) op telefoonaansluitingen met ISDN zijn de jaarlijkse abonnementskosten fors gestegen. Daarnaast zijn enkele nieuwe kuststations in gebruik genomen, waarvan de overheid ook de abonnementskosten vergoedt.

⁴ Het wetsvoorstel «tuchtrecht zeevarenden» is gereed. Echter, vanwege vertraging door het vallen van het kabinet is het verdere proces vertraagd. Hierdoor zijn de gereserveerde gelden in de begroting niet aangewend.

⁵ In de slipstream van de commissie Oosting en de daarna uitgezette strakkere beleidslijnen heeft VenW besloten om de coördinatierol ter zake van externe veiligheid binnen VenW bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG) te beleggen. In verband hiermee is daarvoor binnen VenW geld vrijgemaakt.

⁶ In het tweede gedeelte van het landelijk project «Maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau infrastructuur tunnels (MAVIT)» worden via een geïntegreerde projectaanpak wetgeving voorbereid en een meetlat (normen en indicatoren) ontwikkeld. Een speciaal hiervoor geformeerde projectgroep (gedeeltelijk bestaande uit externen) trekt dit project. Binnen de VenW begroting zijn gelden vrijgemaakt om dit project te kunnen uitvoeren.

⁷ Het investeringsprogramma in de Schelderadarketen is vertraagd door nieuwe gebruikswensen voor het IVS- systeem, waardoor een aantal

01.5 Groeiparaagraaf

Algemeen

Per prestatie-indicator is een overzicht opgesteld op basis van een zogenaamd «totstandkomings»-protocol dat informatie bevat over de aanwezigheid van basisgegevens, definitie, beschikbaarheid tot en met welke jaren, oorspronkelijke bron, afspraken over levering en bewerkingsslagen die noodzakelijk waren voor het gereed maken van de gegevensreeksen. Voor het doortrekken van de gegevensreeksen naar de toekomst toe worden de mogelijkheden onderzocht.

Interne veiligheid weg

De effectgegevens zijn conform de gedane toezegging gecompleteerd tot en met 2001. Zie ook paragraaf 1,2 punt 1 Interne veiligheid wegverkeer. De analyses op basis van de diverse prestatiegegevens uit het programma Duurzaam Veilig zijn uitgevoerd. Het concept van een monitoringinstrument is gereed, maar de monitor is nog niet werkzaam. Vooruitlopend op de gegevens uit de monitor is intensief gebruik gemaakt van gegevens uit dezelfde bronnen om nieuw beleid te initiëren.

Interne veiligheid water

Onderzoek naar de betrouwbaarheid van de gegevens inzake ongevallen op de binnenwateren is nog gaande. Vanaf 2004 wordt hier resultaat verwacht.

Externe veiligheid

Onderzoek naar de risicocontouren is nog gaande. Data worden ontleend aan de risico-atlassen. Deze worden in 2003 opgeleverd en kunnen dan gaan fungeren als centraal register van risicovolle situaties.

02 VERSTERKING NETWERK GOEDERENVERVOER

02.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het versterken van een samenhangend logistiek en infrastructuurnetwerk.

02.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Mainports en zeehavens

Doelstelling

Het versterken van het netwerk van de mainport Rotterdam en de overige zeehavens, en daarmee ook van de positie van de individuele zeehavens, het verbeteren van de samenwerking tussen de zeehavens en de zorg voor voldoende ruimte voor de mainport Rotterdam. Als indicatoren voor het monitoren van bovenstaande doelstelling worden toegevoegde waarde en werkgelegenheid gehanteerd. Daarbij is het streven erop gericht de stijgende lijn van de indicator «toegevoegde waarde» vast te houden, ook wanneer de werkgelegenheid gelijk blijft dan wel daalt.

Toegevoegde waarde van het Haven- en Industrieel Complex							
							Realisatie
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nederlandse zeehavens	100	101	106	111	120	122	
Mainport Rotterdam*	100	98	102	110	119	118	
Overige zeehavens	100	104	111	113	120	127	

Bron: Ecorys (2002, Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens).

Werkgelegenheid van het Haven- en Industrieel Complex							
							Realisatie
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nederlandse zeehavens	100	102	105	104	103	100	
Mainport Rotterdam*	100	101	101	102	101	95	
Overige zeehavens	100	104	109	105	105	105	

Bron: Ecorys (2002, Economische betekenis van de Nederlandse Zeehavens).

Marktaandeel in totale goederenoverslag Hamburg–Le Havre range							
							Realisatie
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Nederlandse zeehavens	48	48	46	46	45	45	
Mainport Rotterdam*	37	37	36	36	35	34	
Overige zeehavens	11	11	10	10	10	11	

Bron: Nationale Havenraad (Internet)

* Cijfers hebben betrekking op het totale Rijn- en Maasmondinggebied.

Overzicht van de groei overslag via de mainport Rotterdam

						Realisatie	Markt-aandeel	Groei
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2001	2001
Totale overslag x 1 000 ton	296,9	316,4	320,5	309,9	329,2	321,4	34%	– 2,37%

Bron: Nationale Havenraad (internet).

Toelichting

De toegevoegde waarde van de haven- en industriële complexen in de Nederlandse zeehavens is in 2001 verder toegenomen met uitzondering van de mainport Rotterdam.

De overslag van de Rotterdamse haven laat, volgens cijfers van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, in 2002 weer een stijging zien.

De werkgelegenheid en het marktaandeel van de Nederlandse Zeehavens vertonen de laatste jaren tot en met 2001 een licht dalende lijn.

2. Functioneren knooppunten**Doelstelling**

Het beleid is gericht op het verbeteren van de werking van de knooppunten in het goederenvervoernetwerk door het verbeteren van de opslag- en intermodale netwerk, het zorgen voor aansluitingen van bedrijven op het vaarwegennet en het verbeteren van de samenwerking binnen en tussen de knooppunten inclusief mainports en zeehavens.

Toelichting

Het verbeteren van de werking van knooppunten in het netwerk en het aansluiten van bedrijven op het vaar- en spoorwegennet heeft in 2002 voornamelijk invulling gekregen door de uitvoering van de Subsidie-regeling Openbare Inland Terminals (SOIT) en de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegen (SBV). Kansrijke marktinitiatieven voor overslagpunten zijn door het Ministerie ondersteund en de overslag-capaciteit van containerterminals in Nederland, alsmede het gebruik ervan is toegenomen. Zowel de SOIT als de SBV worden gefinancierd uit het Infrastructuurfonds; de financiële verantwoording over deze twee regelingen is dan ook in het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds meegenomen. Voor de resultaten wordt verwezen naar paragraaf 02.3, beleids-instrumenten.

3. Kwaliteit verbindingen**Doelstelling**

Het beleid is gericht op het versterken van de samenhang in het goederenvervoernetwerk door het bevorderen van de kwaliteit van de verbindingen tussen mainports, havens en knooppunten.

Ter zake van de effectgegevens wordt hieronder volstaan met modal-split-data in tonkilometers. In artikel 06 VERSTERKING NETWERK PERSONEN-VERVOER wordt nader ingegaan op het effectgegeven trajectsnelheden.

Vervoersprestatie op Nederlands grondgebied (miljoen tonkilometer)									
	Realisatie								
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Wegvervoer	36 714	38 588	39 407	39 542	40 714	44 426	42 960	42 677	
Lichte bestelauto's ¹	683	717	727	635	726	766	886	882	
Overig wegvervoer	32 510	34 142	34 626	34 881	35 746	39 633	37 780	37 354	
Buitenlandse vervoerders	3 521	3 729	4 054	4 026	4 242	4 027	4 294	4 441	
Binnenvaart ²	29 957	29 459	29 463	34 254	33 818	34 282	33 423	35 089	
Spoorvervoer	2 806	3 016	3 101	3 439	3 793	3 988	4 610	4 294	
Buisleiding	5 622	5 278	5 960	6 040	6 043	6 008	5 869	5 827	
Totaal	75 099	76 341	77 931	83 275	84 368	88 704	86 862	87 887	

Bron: CBS, bewerkingen door AVV, Ecorys en NEA.

¹ Voor 1994 tot en met 1996 is een schatting gemaakt voor de vervoersprestatie lichte bestelauto's op basis van de TIB-monitor.

² Exclusief DZO (doorvoer zonder overlading).

Modal split van vervoersprestatie op Nederlands grondgebied (in procenten)								
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Wegvervoer	48,9	50,5	50,6	47,5	48,2	50,2	49,4	48,6
Binnenvaart	39,9	38,6	37,8	41,1	40,1	38,8	38,5	39,9
Spoorvervoer	3,7	4,0	4,0	4,1	4,5	4,2	5,3	4,9
Buisleiding	7,5	6,9	7,6	7,3	7,2	6,8	6,8	6,6
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Toelichting

De vervoersprestatie (in tonkm op Nederlands grondgebied) neemt toe tussen 1994 en 2001 (in totaal bijna 20%). De grootste toename is te zien bij spoorvervoer (52%). Tussen 1994 en 2001 neemt het aandeel spoorvervoer in de totale modal split voor het goederenvervoer iets toe, het aandeel buisleiding daalt. Het beleid is gericht op het versterken van de samenhang in het goederenvervoernetwerk door het bevorderen van de kwaliteit van de verbindingen tussen mainports, havens en knooppunten.

02.3 Beleidsinstrumenten

1. Mainports en zeehavens

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Geconstateerd kan worden dat in 2002 vorderingen zijn gemaakt in de verdere samenwerking tussen zeehavens. Rotterdam en Zeeland Seaports b.v. besloten hun samenwerking in de Exploitatiemaatschappij Schelde-Maas drastisch uit te breiden. Door middel van tal van activiteiten van de Nationale Havenraad, die t.a.v. havensamenwerking een katalyserende rol vervult, is er in toenemende mate sprake van een nationaal havennetwerk. Ook wordt er interdepartementaal samengewerkt om de overheidsinspecteurs in de zeehavens te stroomlijnen. Daarnaast zijn behalve VenW ook de ministeries van EZ, SZW, LNV, VROM, VWS en Justitie hierbij betrokken.

Geconstateerd is dat het minder zinvol is om alleen een beleidsstrategie voor mainport Rotterdam te ontwikkelen. Het Rijk is verantwoordelijk voor alle havens en niet alleen de Rotterdamse. Het project Mainportstrategie wordt voortgezet in het project Havenvisie. In dit project wordt mede aandacht besteed aan het verbeteren van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens.

Het Rijk neemt geen specifieke initiatieven tot het stimuleren van «brainport» initiatieven. Het incorporeren van kennis in bestaande bedrijvigheid is, zoals ook reeds in de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid is aangegeven, primair de verantwoordelijkheid van de bedrijven zelf.

Het kabinet heeft in april 2002 een beslissing over het kabinetsstandpunt Zeepoort IJmond aangehouden omdat er nog nader onderzoek nodig was. De verwachting is dat een nieuw kabinet in 2003 een standpunt t.a.v. Zeepoort IJmond zal innemen.

Ten aanzien van de rol van het Rijk bij de besluitvorming over de verzelfstandiging van het Rotterdamse havenbedrijf is een werkgroep van Rijk en Rotterdam ingesteld. Het rijksstandpunt wordt in de tweede helft van 2003 verwacht.

Het functioneren van ROM Rijnmond is in 2002 geëvalueerd. De noodzaak om de economische ontwikkeling van de mainport in samenhang met verbetering van de leefbaarheid te versterken blijft volgens de evaluatie bestaan. De uitvoering zal echter verbeterd moeten worden. Hiertoe wordt in 2003 een nieuw convenant opgesteld.

Financiële stimulering

In het kader van de subsidieregeling Haven Infrastructuur Projecten (HIP), zijn door het hele land op dit moment nog tientallen havenprojecten (nieuwbouw en herstructurering) volop in ontwikkeling. De evaluatie is voor 2004 gepland.

Wet- en regelgeving

Met betrekking tot de zorg voor de versterking van Mainport Rotterdam is het Rijk in 2002 voortgegaan met de PKB+ PMR. De PKB is erop gericht om de positie van de mainport Rotterdam te versterken en de leefomgeving van Rijnmond te verbeteren. Om dit doel te bereiken heeft het kabinet drie deelprojecten geformuleerd:

- uitbreiding van de huidige maasvlakte met een landaanwinning van 1000 ha. netto haventerrein, inclusief compenserende maatregelen;
- 750 ha natuur- en recreatiegebied;
- Bestaand Rotterdams Gebied (BRG).

Medio 2002 heeft het parlement PKB-plus deel 3 PMR vastgesteld. Momenteel wacht PMR in Uitvoering op het EU-advies met betrekking tot de natuurcompenserende maatregelen. Dit advies geeft aan in hoeverre PMR de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn naleeft. Zodra dit advies binnen is, kan PKB-plus deel 4 worden vastgesteld en kunnen de beroepsprocedures worden gestart (waarschijnlijk in het najaar van 2003). In 2002 is ook het Memorandum van Overeenstemming (MvO) op 1 maart 2002 ondertekend door de betrokken rijkspartijen: VROM, LNV, Financiën, EZ en VenW en de regionale partijen: de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland en de stadsregio Rotterdam. In het MvO zijn globale afspraken gemaakt over de financiering en de vervolgstappen voor de uitvoering van de drie deelprojecten. In verband met het demissionair worden

van het kabinet was het niet mogelijk om de afspraken verder in te vullen. Daar zal door de betrokken partijen in 2003 verder aan worden gewerkt.

2. Functioneren knooppunten

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State op 21 augustus 2002, waarbij het goedkeuringsbesluit van het Regionaal Structuurplan (RSP) ten aanzien van het onderdeel MTC (Multi Terminal Centrum) Valburg vernietigd is, heeft de provincie Gelderland op 19 november 2002 het besluit genomen om aan de concrete beleidsbeslissing met betrekking tot het MTC Valburg in het RSP KAN 1995–2015 goedkeuring te onthouden. Het gevolg van dit besluit is dat het MTC Valburg niet gerealiseerd wordt in de tot op heden voorgestelde vorm. Omdat deze vorm in de verkenning MTC Valburg als uitgangspunt is gehanteerd, is de verkenning MTC Valburg afgerond.

In het kader van deze verkenning zijn er in 2002 twee onderzoeken uitgevoerd ter beoordeling van de maatschappelijke waarde van het MTC Valburg. In januari 2002 is een rapportage over de maatschappelijke waarde van het gehele complex van bedrijventerreinen en overslagterminals gepubliceerd. De belangrijkste conclusie van dit rapport was dat het project vanuit een nationaal perspectief een negatief saldo van maatschappelijke kosten en baten heeft. Naar aanleiding van de publicatie van dit rapport heeft de Minister in maart 2002 een aanvullend onderzoek aangekondigd ter inventarisatie van effecten, die mogelijk in aanvulling op de initiële kosten baten analyse moeten worden betrokken bij de besluitvorming over een eventuele rijksbijdrage aan het project. Dit aanvullende onderzoek is eind 2002 afgerond en heeft geen nieuwe inzichten heeft opgeleverd ten aanzien van de maatschappelijke waarde van het project. Geconcludeerd is dat het project vanuit een regionaal perspectief een gunstiger saldo van kosten en baten heeft, omdat een deel van de baten voortkomen uit activiteiten die worden onttrokken uit andere regio's. De provincie Gelderland heeft inmiddels het voortouw genomen bij het ontwikkelen van een alternatief plan voor een multimodale ontsluiting van het Knooppunt Arnhem Nijmegen. Omdat de uitgangspunten met name qua schaalgrootte en invulling zodanig afwijken van de oorspronkelijke plannen voor het MTC Valburg is er sprake van een nieuwe situatie. De lopende verkenning naar de ontwikkeling van het MTC Valburg wordt daarom als afgerond beschouwd. Er komt geen planstudie.

VenW heeft de provincies, kaderwetgebieden en gemeenten gefaciliteerd met de eerste versie van het instrument mobiliteitstoets. Met dit gezamenlijk ontwikkelde instrument kunnen overheden en bedrijven bewerken dat ruimtelijk beleid en verkeer en vervoer meer in samenhang worden vormgegeven.

Financiële stimulering

De subsidies in het kader van de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT) worden verleend vanuit het artikel IF 04.03 Intermodaal vervoer. De SOIT richt zich op de versterking van de ontwikkeling van regionale terminals en draagt zo bij aan een betere benutting van het infrastructurele netwerk en van de modal shift. Met de SOIT werden tot en met 2002 de bouw van drie nieuwe terminals en de uitbreiding van vier bestaande terminals gefinancierd. Als alle aanvragen worden gehonoreerd, is het budget nagenoeg uitgeput. De regeling loopt nog tot en met 31 december 2003. Begin 2003 is een (tussentijdse) evaluatie ten aanzien van de SOIT afgerond.

Met ingang van 1 januari 2001 is de opvolger van de Tijdelijke Beleidsregeling Bijdragen Vaarwegaansluitingen (TBBV), de Subsidieregeling Bedrijfsgebonden Vaarwegaansluitingen (SBV) van kracht geworden op grond van een voorlopige evaluatie van de TBBV. Over de resultaten van de eindevaluatie van de TBBV is de Tweede Kamer in 2002 schriftelijk geïnformeerd. In 2002 is een aantal aanvragen voor SBV-subsidie goedgekeurd en nieuwe aanvragen kunnen nog tot en met 31 december 2003 worden ingediend, waarna de formele looptijd van de regeling beëindigd is. Aansluitend hierop zal een evaluatie van de resultaten van de SBV worden uitgevoerd.

De uitvoering van een het beleid inzake intermodaal vervoer is opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreft 04.03 Intermodaal.

Overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (x 1 mln. EUR)						
Art. omschrijving	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
IF 04.03 Intermodaal Vervoer	16,0	30,1	3,9	2,5	4,4	- 1,9

3. Kwaliteit verbindingen

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Ter verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid is het inhaalverbod voor vrachtverkeer per 1 februari 2002 op 2x2 strooks autosnelwegen gedurende de spits (6:00u–10:00u en 15:00u–19:00u) uitgebreid met 228 kilometer autosnelweg. Daarnaast is op 187 kilometer 2x2 strooks autosnelwegen waar een inhaalverbod van kracht was een inhaalverbod ingesteld gedurende de gehele dag (6:00u–19:00u).

Het onderzoek naar een verantwoorde uitbreiding op 2x2 en 2x3 strooks-autosnelwegen is uitgevoerd en afgerond in 2002. In oktober 2002 is de proef met een inhaalverbod op 3 strooks autosnelwegen afgerond. In april 2003 heeft de Minister de Tweede Kamer geïnformeerd over de resultaten van de proef op 2x3 strooks autosnelwegen als onderdeel van zijn voorstellen t.a.v. het inhaalverbod.

Het onderzoek door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) naar dynamisering van het inhaalverbod is gestart.

De maatregelen voor operationalisatie van de uitbreiding (bebording) inhaalverboden langs 2x2 autosnelwegen zijn uitgevoerd.

Om de wachttijden bij sluizen en bruggen te verkleinen door beter verkeersmanagement vormt allereerst de benuttingsvariant een vast onderdeel van lopende verkenningen en planstudies voor vaarwegen.

Met name in de nu lopende planstudies van de Beatrixsluis (Lekkanaal) en sluis Eefde (Twentekanaal) worden de mogelijkheden van verkeersmanagement uitgebreid bekeken en kansrijk geacht. De resultaten van deze studies zijn echter nog niet opgeleverd, maar zijn te verwachten in 2003/2004.

Daarnaast is een meer algemeen onderzoek gestart naar de potentie van verkeersmanagement om wachttijden bij sluizen en bruggen in Nederland te verkleinen. In dat kader is besloten een uitbreiding op bestaande capaciteitsmodellen te maken, waarmee vaarwegbeheerders benuttings-

varianten kunnen doorrekenen. Een ontwerp van deze modeluitbreiding is in 2002 gereed gekomen. Verder wordt verwezen naar de ontwikkeling van River Information Services (RIS) in het hoofdstuk interne veiligheid water.

In het kader van het Samenwerkingsverband (SWV) en Letter Of Intent (LOI) over het railgoederenvervoer zijn 19 projecten gestart. VenW is verantwoordelijk voor 9 projecten en het SWV voor 10 projecten. In 2002 zijn aan de kant van DGG 3 projecten afgerond: de economische impactstudie railgoederenvervoer (EISR), het instellen van de toezichthouder spoor en de uitplaatsing/ontvlechting van de taakorganisaties. De overige projecten lopen nog. In 2002 zijn vijf projecten afgevoerd ondermeer vanwege de herziening van de spoorwegwet.

Met name op basis van EISR is de visie omtrent het railgoederenvervoer tot en met 2015 uitgewerkt. Deze is in 2002 aan de Tweede Kamer aangeboden.

In 2002 is de discussie rond de aanleg van een OLS bij Schiphol uitmond in een besluit om hangende de discussie rond de toekomst van de luchthaven, geen verdere initiatieven te ontwikkelen m.b.t. een logistiek systeem. T.a.v. mogelijke stedelijke pilots kan opgemerkt worden dat daar nog op beperkte schaal gediscussieerd wordt over deze oplossing. Een kabinetsbesluit is dan ook niet genomen, noch op korte termijn te verwachten.

Demonstraties en pilots

Na een vertraagde start in verband met technische problemen zijn in de loop van 2002 5 van de 6 geplande automatische weegstations (Weight-in-Motion/Video) in het hoofdwegennet in werking getreden.

In 2000 is gestart met een proef met lange en zwaardere vrachtwagens voor het aan- en uitrijden van terminalverkeer. Deze loopt door tot 1 juni 2003. Doel is het verkrijgen van inzicht in de praktische inzetbaarheid van dergelijke combinaties in het kader van de beleidsvorming. De resultaten zullen medio 2003 aan de Tweede Kamer worden gepresenteerd met een besluit over het vervolg.

Communicatie, haalbaarheid en draagvlak

In 2002 is een model ontwikkeld voor de opbouw van een monitor Technologie en Innovatie Mobiliteit. In 2003 zal deze monitor samen met marktpartijen en kennisinstellingen worden uitgebreid en gevuld. De monitor is bedoeld voor het creëren van inzicht in kansrijke innovatieve en technologische ontwikkelingen op het vlak van de mobiliteit en de toetsing van die ontwikkelingen op maatschappelijke effecten en draagvlak.

Monitoring en Beleidsevaluaties

De evaluatie van zes Weigh-in-Motion videosystemen (WIM-VID) wordt vanwege een vertraagde start eerst in 2003 afgerond. Deze zal een schatting bevatten van het tot dusverre bereikte resultaat. Verder zal op grond van de beleidsevaluatie worden beoordeeld of uitbreiding zal plaatsvinden.

De uitvoering van het beleid inzake Railgoederen wordt verantwoord op artikel 01.02.02 Aanleg Railwegen van het Infrastructuurfonds.

Overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (x 1 mln. EUR)						
Art. omschrijving	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
IF 01.02.02 Railgoederen		13,6		4,9	34,0	- 29,1

02.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
02 Versterking netwerk goederenvervoer	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				12 386	7 849	4 537¹
Uitgaven				15 852	15 490	362
02.01 Programma-uitgaven				11 690	11 001	689
<i>02.01.01 Mainports en zeehavens</i>				9 029	8 846	183
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				4 023	1 109	2 914 ²
Subsidies				5 007	7 737	- 2 730 ³
<i>02.01.02 Functioneren knooppunten</i>				0	0	0
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				0	0	0
Subsidies				0	0	0
<i>02.01.03 Kwaliteit verbindingen</i>				867	1 483	- 616
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				330	598	- 268
Subsidies				538	885	- 347
Eurovignet				0	pm	
<i>02.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				1 793	672	1 121
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties				1 793	672	1 121 ⁴
02.02 Apparaatsuitgaven				4 162	4 489	- 327
Apparaatsuitgaven				4 162	4 489	- 327
02.03 Ontvangsten				791	0	791
Bijdragen door derden PMR				791	0	791 ⁵

¹ Ten behoeve van het project PMR zijn verschillende verplichtingen aangegaan voor o.a. het contract met het Expertise Centrum, PMA-kosten en voor overige projectkosten. Daarnaast is een meerjarig toezegging van subsidie verlengd met de TU-Delft. Deze subsidie stimuleert de kwaliteit van het academisch onderwijs op het gebied van transport en logistiek.

² De extra uitgaven hebben betrekking op het Project Mainport Rotterdam (PMR). Door het sluiten van de MvO is het Rijk projecttrekker geworden en moest het Rijk deze uitgaven financieren. Een substantieel deel van de uitgaven betreft een overeenkomst met het Expertise Centrum. Bij het opstellen van de begroting 2002 waren deze ontwikkelingen nog niet bekend. Uitgaven in het kader van de doorstart PMR zijn gedekt uit bijdragen van de departementen EZ, VROM, LNV en VenW. De bijdragen van de departementen waren evenmin in de begroting opgenomen.

³ De realisatie van de betalingen van een aantal HIP-projecten is vertraagd. Dit is enerzijds veroorzaakt doordat besluitvormingsprocedures meer tijd in beslag hebben genomen dan voorzien en anderzijds doordat afrekeningen van reeds afgeronde HIP-projecten later werden ingediend dan gepland. Door de projectvertragingen komen de toegevoegde waarde en uitbreiding van werkgelegenheid in sommige gebieden, de herstructurering van enkele oude havens en het realiseren van innovatieve havens later tot stand dan was voorzien.

⁴ Een reallocatie uit diverse beleidsartikelen naar dit artikelonderdeel heeft plaatsgevonden ten behoeve van het BVE-programma, om tot een juiste begrotingsbelasting te komen.

⁵ In de ontwerpbegroting waren geen ontvangsten op dit artikel voorzien. Eind 2002 is door Financiën gemeld dat het Eurovignet een positief saldo en derhalve een ontvangst genereert.

02.5 Groeiparaagraaf

Algemeen

Per prestatie-indicator is een overzicht opgesteld op basis van een zogenaamde «totstandkomings» protocol dat informatie bevat over de aanwezigheid van basisgegevens, definitie, beschikbaarheid tot en met welke jaren, oorspronkelijke bron, afspraken over levering en bewerkingsslagen die noodzakelijk waren voor het gereed maken van de gegevensreeksen.

Mainport en zeehavens

Blijkens de hiervoor opgenomen tabellen zijn de gegevens over de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens met betrekking tot 1999 t/m 2001 inmiddels verzameld en bewerkt. Zie paragraaf 2.2 onderdeel 1.

Functioneren Knooppunten

De terminalkaart is nog in ontwikkeling. Overzichten van aantallen en typen terminals zijn inmiddels bekend en opgenomen. Gegevens over de overslag op de terminals zijn slechts gedeeltelijk in voldoende mate van betrouwbaarheid beschikbaar en om die reden niet opgenomen.

Kwaliteit verbindingen

Voor het wegvervoer is de indicator het aantal trajecten van minimaal 30 kilometer lengte waar de toetswaarde van 60 km/uur op het drukste uur van de dag per richting structureel niet gehaald wordt. Doel is dit aantal trajecten tot nul te laten dalen. Deze indicator wordt nog nader uitgewerkt. Zie hiervoor de begroting artikel 6 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER.

Als indicator voor de kwaliteit van het vaarwegnet is gekozen voor het aantal kilometers van het hoofdvaarwegennet dat voldoet aan de normen ten aanzien van diepte- en breedteprofiel, alsmede doorvaarhoogte en -breedte van de (vaste) oeververbindingen (zie paragraaf 14.3). Deze indicator moet nog verder worden ontwikkeld. Daarnaast zal het aantal sluizen en beweegbare bruggen aangegeven worden waar (nog) niet voldaan wordt aan de afgesproken normen met betrekking tot bedieningstijden en wachttijden.

Ten aanzien van het spoorgoederenvervoer worden de volgende kengetallen ontwikkeld die een beeld geven van de (toegevoegde) goederencapaciteit op het spoor, gemeten in beschikbare goederentreinpaden. Hierin zullen aspecten van kwantiteit en van kwaliteit (bijvoorbeeld gemiddelde snelheid) te onderscheiden zijn. Mogelijk zal ook een differentiatie naar majeure vervoercorridors daarbij zinvol zijn.

Wat betreft beschikbaarheid voor goederenvervoer zal mogelijk een kengetal worden gehanteerd waarin het aantal kilometers spoornet wordt gemeten dat geschikt is voor D4 V100 (22,5 ton aslasten met 100 km/u) respectievelijk D4 V80 (22,5 ton aslasten met 80 km/u).

03 EFFICIENT WERKEND GOEDERENVERVOERSYSTEEM

03.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een efficiënt goederenvervoersysteem. Een belangrijke pijler hiervan is het creëren van voorwaarden voor een efficiënt werkende vervoersmarkt.

03.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Betere marktwerking en markttoegang

Op het gebied van wegvervoer is in 2002 binnen de EU een aantal belangrijke stappen gezet op het gebied van harmonisatie van regelgeving voor het wegvervoer. Zo is besloten tot invoering van een 48-urige werkweek voor chauffeurs en een verplicht bestuurdersattest voor chauffeurs. Daarnaast is een politiek akkoord bereikt over invoering van een uniform niveau van vakbekwaamheid van chauffeurs. Door het besluit om de EU in mei 2004 met 10 landen uit te breiden zullen voor die landen vanaf die datum geen speciale vervoersvergunningen meer nodig zijn voor bilateraal vervoer of transitovervoer.

In 2002 heeft er een evaluatie-onderzoek naar de activiteiten van NDL plaatsgevonden. Dit vanwege de aflopende termijn van de financiële participatie per 1 juli 2003.

Uit de evaluatie kwam naar voren dat er over de activiteiten van NDL tevredenheid bestaat. NDL heeft zich gemanifesteerd als een onafhankelijke vereniging die een neutrale positie inneemt tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstituten.

Ten aanzien van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (ATB-V) is in 2002 een beleidsevaluatie uitgevoerd. Na goed overleg met de betrokken overheidsinstanties en de externe partijen is de evaluatie aan het ATB-V aan de Tweede Kamer toegezonden. Deze evaluatie is geen reden om het Arbeidstijdenbesluit aan te passen. Wel zijn er op termijn wijzigingen noodzakelijk voor de implementatie van Europese regelgeving als de arbeidstijden Richtlijnen, de Verordening over de digitale tachograaf en de herziening van de Verordening inzake rij- en rusttijden.

Per 2002 zijn in werking getreden: een herzien hoofdstuk 23 van het Besluit reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995, een wijziging van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en een wijziging van de regeling vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Er is in 2002 een onderzoek gestart naar de sociale en economische effecten in de binnenvaart van veranderingen in de arbeidstijdenwetgeving als gevolg van bestaande en mogelijke nieuwe Europese richtlijnen. Dit onderzoek wordt in 2003 afgerond.

Op het gebied van spoorvervoer is in 2002 de zogenoemde Economische Impact Studie Railgoederen (EIS-R) opgeleverd en naar de Tweede Kamer gestuurd. Het onderzoeksrapport geeft een maatschappelijke onderbouwing voor het railgoederenvervoer. Uit EIS-R komt naar voren dat er een markt is voor railgoederenvervoer, dat voor deelmarkten maatschappelijke baten worden gegenereerd en dat een goede aansluiting op het Europese railnetwerk belangrijk is voor de exporterende industrie en de zeehavens. Op basis van deze bevindingen heeft een herijking plaats van de strategie voor het railgoederenvervoer.

Internationaal wordt gezocht naar coalities met andere lidstaten om de openstelling van de nationale spoormarkten te bevorderen. In 2002 is er een eerste resultaat geboekt voor de corridor Rotterdam–Milaan inzake een vereenvoudigde douaneprocedure. Daarnaast stond 2002 in het teken van de implementatie van het eerste EU spoorwegpakket en de besluitvorming over het tweede spoorpakket.

Onderzoek naar de effectgegevens ter zake van betere marktwerking en markttoegang is gaande. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de Groeiparaagraaf van dit artikel.

2. Gezonde vervoerssectoren

Doelstelling

Het bevorderen van economisch gezonde vervoerssectoren in alle modaliteiten, in het belang van producenten en consumenten door het bevorderen van een adequate kennisinfrastructuur, het bevorderen van een goed vestigingsklimaat en het stimuleren van het innovatief vermogen van vervoerssectoren.

Voor gezonde vervoerssectoren zijn de volgende effectgegevens over de maritieme sector beschikbaar.

Overzicht van toegevoegde waarde in constante prijzen in de zeevaart en de maritieme sector (in € mld.)								
	Realisatie							
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Zeevaart	0,66	0,67	0,77	0,88	0,89	0,95	0,97	
Overige maritieme sector/dienstverlening	3,01	3,05	3,22	3,30	3,33	3,35	3,36	
Totaal brede maritieme sector	3,67	3,72	3,99	4,18	4,22	4,30	4,33	

Toelichting

Uit de tabel kan worden afgeleid dat de toegevoegde waarde toeneemt. De toegevoegde waarde in de zeevaart neemt relatief sterker toe dan in de gehele maritieme sector.

Er is in 2002 een stevige impuls gegeven aan het bevorderen van de samenwerking tussen de nautische onderwijsclusters en het bedrijfsleven. In 2002 is de evaluatie MARIN uitgevoerd. Deze evaluatie heeft ertoe geleid dat MARIN zich sterker zal gaan verankeren in het maritieme veld door middel van een fonds: de Marin Stakeholder. Tegelijkertijd zal de financiële basis voor het MARIN daardoor worden versterkt.

Het fiscaal maritiem pakket is van grote invloed geweest op de sterke positieve ontwikkeling van de sector in de afgelopen jaren. Doel is een fiscaal pakket dat onder andere gericht is op het behouden hoogwaardige werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor Nederland.

De evaluatie Fiscaal Maritiem Pakket voor de zeescheepvaart is uitgevoerd samen met het Ministerie van Financiën. Deze evaluatie naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de voor de zeescheepvaart van kracht zijnde fiscale regelingen bevindt zich in de politieke afronding.

3. Logistieke efficiency

Doelstelling

Het verbeteren van de logistieke prestatie van het goederenvervoer-systeem door het verbeteren van aansluitingen tussen de schakels in het goederenvervoersysteem (ook in wetgevingstechnische zin), het verbeteren van de onderlinge afstemming van beleidsvoornemens van rijk, provincies en gemeenten op het gebied van vervoer van goederen en het bevorderen van een hoge benuttingsgraad van de afzonderlijke vervoers-modaliteiten.

Voor logistieke efficiency is het volgende effectgegeven opgenomen.

Overzicht van de beladingsgraad per vervoerwijze								
								Realisatie
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Wegvervoer ¹ (ton/voertuig)	5,1	5,2	5,1	4,9	5,3	5,1	4,9	
Binnenvaart ² (ton/vaartuig)	620	659	688	732	651	644	652	
Spoorvervoer (ton/trein)	431	398	370	404	429	443	401	

Bron: CBS, Statistiek Goederenvervoer; bewerking door AVV, Ecorys en NEA op basis van het quotiënt van tonkilometers en voertuigkilometers.

¹ = Voor de periode 1994 tot en met 1996 op basis van een door NEA opgestelde raming.

² = Exclusief doorvoer zonder overlading (DZO).

Toelichting

Met de uitvoering van het Plan van Aanpak Kwaliteitsnet Goederenvervoer is in 2002 een eerste daadwerkelijke stap gezet in de structurele afstemming tussen rijk, provincies, gemeenten en het bedrijfsleven inzake de voornemens rond het goederenvervoer. Resultaten hiervan zijn echter pas op termijn te verwachten.

03.3 Beleidsinstrumenten

1. Betere marktwerking en toegang

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

In 2002 is de visie op de toekomst van het Nederlands-Europees goederenspoorvervoer beschreven in de conclusies van het rapport EISR. Deze visie is tot stand gekomen met een breed draagvlak in de sector en in 2002 aan de Tweede Kamer aangeboden.

In internationale fora heeft een brede evaluatie plaatsgevonden naar effectiviteit en efficiency van scheepvaartverdragen. Alle bestaande ILO-verdragen en aanbevelingen op het gebied van zeevaart worden gemoderniseerd en samengevoegd tot één integraal verdrag, dat op de Maritieme Conferentie in 2005 moet worden aangenomen. Daarmee vormt het verdrag een onderdeel van de mondiale benadering van de factor «sociaal» in de zeevaart.

De evaluatie regeling samenwerkingsverbanden binnenvaart heeft reeds in 2001 plaatsgevonden. De conclusie luidt dat er geen behoefte bestaat aan extra samenwerkingsverbanden naast de reeds bestaande samenwerkingsverbanden.

Financiële stimulering

In 2002 heeft op 3 april een Algemeen Overleg plaatsgevonden met de vaste commissies van Financiën en Verkeer en Waterstaat, waaruit bleek dat de Tweede Kamer het in grote lijnen eens was met de regeringsbeslissing omtrent de aanbevelingen van de werkgroepen diesel akkoord. Daarna is de uitwerking onder eerste verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven en met participatie van de overheid ter hand genomen. In het najaar 2002 is de nieuwe werkgroep gestart met de verdere uitwerking van de eerder opgestelde aanbevelingen. Inmiddels is een onderzoek gestart naar de uitwerking van de aanbevelingen over een backoffice, een ondersteunend bureau op het gebied van o.a. adviezen en voorlichting.

Er bestaat geen VenW-breed programma prijsbeleid meer. Het programma is opgeheven op grond van de politieke besluitvorming met betrekking tot de invoering van een kilometerheffing voor personenauto's en vrachtauto's in Nederland.

In het huidige goederenvervoer project prijsbeleid worden op basis van het Strategisch Akkoord, de effecten van een kilometerheffing in Duitsland en Oostenrijk op de Nederlandse transportbranche in kaart gebracht. Daarnaast is met de landen van het Eurovignetverdrag gewerkt aan de gevolgen van het uittreden van Duitsland uit het verdrag, en is ter ondersteuning van de Europese Commissie gewerkt aan een interoperabiliteitsrichtlijn.

Ten slotte wordt gewerkt aan een heroriëntatie op prijsbeleid a.g.v. de onwaarschijnlijkheid van een «level playing field» voor alle modaliteiten, zowel binnen Nederland als in Europese context.

Een nieuw regeerakkoord zal de basis zijn voor een eventuele nieuwe oriëntatie op dit dossier.

Wet- en regelgeving

De concepttekst van de nieuwe Binnenvaartwet en de bijbehorende toelichting gaan in het eerste kwartaal van 2003 naar het Overlegorgaan Goederenvervoer. Bij de voorbereiding van de wetsteksten zijn de handhavende autoriteiten en de overige betrokken departementen van het begin af aan betrokken. Aanbieding aan de Ministerraad is voorzien medio 2003.

In 2002 is de nieuwe Spoorwegwet in de Tweede Kamer behandeld, verzonden naar de Eerste Kamer en is het voorlopig verslag verschenen. In 2003 zal het wetgevingstraject worden voltooid. De nieuwe Spoorwegwet zal naar verwachting per 2004 in werking treden.

In 2002 is er meer inzicht gekregen in de draagkracht van de markt en mogelijke ingroeipaden van de tarieven van de gebruiksvergoeding spoor. Nader onderzoek en uitwerking daarvan vindt plaats in de projecten Rentabiliteit Betuweroute en EIR. Met ProRail en de vervoerders wordt aan de hand van de opgeleverde rapportage een constructieve discussie gevoerd over de implementatie van EU Richtlijn 2001/14 (geplande implementatie van de «nieuwe» gedifferentieerde gebruiksvergoeding in 2004).

2. Gezonde vervoerssectoren

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Teneinde Quality Shipping te bevorderen zijn in 2002 belangrijke stappen gezet. De samenwerking tussen vlaggenstaten heeft belangrijke vruchten afgeworpen. Projecten (zoals bijvoorbeeld het benchmarkonderzoek naar de service kwaliteit van de scheepvaartinspecties) zijn gezamenlijk uitge-

voerd en er is gezamenlijk gewerkt aan de ontwikkeling van een Model Audit Scheme, waartoe in IMO een principebesluit is genomen. Voorgesteld werd om, op basis van een door een aantal IMO-landen, waaronder Nederland, opgesteld document, in IMO-verband een Model Audit Scheme te ontwikkelen, waarmee de prestaties van vlaggenstaten geaudit kunnen worden. De activiteiten in het kader van Quality Shipping hebben zich derhalve voornamelijk gericht op de rol van de vlaggenstaten bij het uitbannen van substandaard scheepvaart.

Financiële stimulering

Met de subsidiebeschikking Maritieme Arbeidsmarkt per eind 2001 is in 2002 een impuls gegeven aan het proces om tot betere samenwerking tussen de vier nautische onderwijsclusters enerzijds en het maritieme bedrijfsleven (werkgevers en werknemers) anderzijds te komen.

De evaluatie met betrekking tot Nederland Maritiem Land (NML) heeft in 2001 plaatsgevonden. Op basis hiervan is een subsidiebeschikking afgegeven, die in 2002 onder invloed van de taakstelling t.g.v. het Strategisch Akkoord is gewijzigd. In het kader van NML zijn in 2002 verdere stappen in de clustervorming gezet (met name op het gebied van onderwijs en arbeidsmarkt en innovatie, alsmede verdere vergroting van de betrokkenheid van de maritieme sectoren bij deze activiteiten). In het uitvoeringsjaar zijn activiteiten ontplooid op het gebied van subsidieverstrekking, actieve participatie in (bestuurlijke) overleggen en fora, alsmede adequate vormgeving van de taakstelling t.g.v. het Strategisch Akkoord. Onder invloed van deze taakstelling zijn ontwikkelingen bij NML vertraagd.

Met betrekking tot het Maritime Institute of the Netherlands (MARIN) is een missiesubsidie toegekend. Deze is gestart in 2002 en zal worden afgerond in 2003. Het Ministerie van Economische Zaken en Rijkswaterstaat treden op als trekker van dit onderwerp.

De activiteiten met betrekking tot MARIN betreffen met name achtergrondonderzoek (d.m.v. missiesubsidie) en de vorming van alliantie tussen MARIN en maritieme bedrijven, gericht op versterking van de kennis- en financiële basis van MARIN. Naar verwachting zal deze alliantie in 2003 tot stand komen. Zoals gepland heeft in het uitvoeringsjaar verstrekking van het VenW-deel van de missiesubsidie en actieve participatie in proces alliantievorming plaatsgevonden.

Wet- en regelgeving

De Wet registratie zeeschepen (WRZ) vereist het invulling geven aan een wezenlijke band (genuine link) tussen de reder en het schip enerzijds en de vlaggenstaat anderzijds. Met de in het wetsvoorstel opgenomen eisen voor de vaststelling van een genuine link loopt Nederland internationaal gezien voorop. De scheiding tussen de privaatrechtelijke en de publiekrechtelijke registratie zorgt er voor dat Nederland haar rechtsmacht over de schepen die de Nederlandse vlag voeren effectief kan uitoefenen. Het wetsvoorstel ligt bij de Tweede Kamer. De Nota naar aanleiding van het verslag is in de afrondende fase en alle nog te nemen stappen en vast te stellen uitvoeringsbesluiten zijn in kaart gebracht respectievelijk wordt er aan gewerkt.

Programma 2002 beleidsevaluaties artikel 03.01.02 Gezonde Vervoerssectoren				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Maritiem Research Institute Nederland	A. aug 2002 B. okt 2002	1997–2002	Geconcludeerd is dat een sterkere verankering van MARIN in het maritieme veld noodzakelijk is. Dat zal gebeuren door middel van een fonds: de Marin Stakeholder. Tegelijkertijd zal de financiële basis voor het MARIN daardoor worden versterkt.	Ex-post
Effectiviteit van het Fiscaal Maritiem Pakket	A. 2001 B. dec 2002	1998–2002	Het pakket is effectief geweest, mede in het licht van internationale ontwikkelingen.	Ex-post

3. Logistieke efficiency

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

De doelstelling van het stimuleringsprogramma Logistieke efficiency van vijftig projecten (efficiencyscans, meerjarenplannen en pilots) bij individuele bedrijven en tien collectieve projecten in het midden- en klein bedrijf is ruimschoots gerealiseerd. Het jaar 2002 was het laatste jaar was waarin subsidie kon worden aangevraagd. Er zijn ruim 130 aanvragen ingediend, waarvan zo'n twintig collectieve projecten MKB. De test van de zelfscanmethode bij de tien individuele bedrijven is succesvol verlopen.

In de voorwaarden voor voortzetting het Project Stedelijke Distributie (PSD) voor twee jaar vanaf 2001 was gesteld dat daarna de marktpartijen de verantwoordelijkheid voor PSD zouden moeten overnemen en dat de permanente bekostiging vanuit VenW zou worden beëindigd c.q. overgenomen door de marktpartijen.

Op 22 januari 2003 zijn het bedrijfsleven en het Ministerie van VenW overeengekomen dat het PSD ook na 1 januari 2003 gezamenlijk zal worden voortgezet.

De evaluatie van de Stimuleringsregeling Gecombineerd Goederenvervoer heeft in 2001 plaatsgevonden. Conclusie van de evaluatie was dat de regeling op zich als stimulans voor de overgang naar gecombineerd vervoer van betekenis is geweest, maar dat er onvoldoende redenen zijn om een verlenging van de regeling in overweging te nemen. De evaluatie en de conclusies zijn in het Overlegorgaan goederenvervoer besproken.

Uitvoering en handhaving

In 2002 is Annex IB (behorend bij Verordening 2135/98) inzake de digitale tachograaf later dan gepland gepubliceerd. Daarmee is een periode in gang gezet van exact twee jaar, waarin de digitale tachograaf moet worden geïmplementeerd. Beoogde doelen (uit de Verordening) kunnen pas na 2004 bereikt worden.

Beoogd werd het mogelijk te maken informatie uit de digitale tachograaf ook voor andere toepassingen te gebruiken, zoals verbetering in de bedrijfsvoering en truckmanagement. Door het vastleggen van een technische specificatie op de digitale tachograaf is dit doel bereikt.

In 2002 heeft de EU een richtlijn vastgesteld waardoor het gebruik van enkele IMO-besluiten inzake het reduceren van de formaliteiten, de vereiste documentatie en procedures met betrekking tot de aankomst, het verblijf en vertrek van schepen in het internationale vervoer verplicht gesteld is.

03.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem				Realisatie	Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				14 300	18 617	– 4 317¹
Uitgaven				16 632	19 571	– 2 939
03.01 Programma-uitgaven				10 279	14 118	– 3 839
<i>03.01.01 Marktwerving en markttoegang</i>				2 553	2 788	– 235
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				470	179	291 ²
Subsidies				2 084	2 609	– 525
Investerings				0	0	0
Exploitatie				0	0	0
<i>03.01.02 Gezonde vervoerssectoren</i>				5 571	8 013	– 2 442
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				248	441	– 194
Subsidies				5 324	7 377	– 2 054
Exploitatie				0	195	– 195 ³
<i>03.01.03 Logistieke efficiency</i>				154	771	– 617
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				19	682	– 664 ⁴
Subsidies				136	89	47 ⁵
<i>03.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				2 000	2 546	– 546
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties				2 000	2 546	– 546 ⁶
03.02 Apparaatsuitgaven				6 353	5 453	900
Apparaatsuitgaven				6 353	5 453	900
03.03 Ontvangsten				785	1 906	– 1 121
Gebruiksvergoeding spoor en stimulering Goederen-vervoer				785	1 906	– 1 121 ⁷

¹ Het verschil wordt met name veroorzaakt door lagere verplichtingen ter zake van Dieselaccorder, de door DGG getrokken projecten in het kader van LOI/SWV en de overheveling van budget ten behoeve van het project Versterken consulente functie naar het Ministerie van Economische Zaken.

² In het kader van internationale betrekkingen zijn middelen ter beschikking gesteld voor het verrichten van twee projecten in het buitenland. Het betreft onder meer Baltische Maritieme Opleidingen, Conferentie Corridorontwikkeling en Mileu St. Petersburg en Expert mission and presentation «Thailand as the gateway to the subregion».

³ Exploitatie realisatie is nihil doordat de geplande uitgaven voor het opleidingsschip door middel van subsidies zijn betaald.

⁴ Ongeveer de helft van het verschil wordt veroorzaakt door een overheveling naar artikel 02.01.99 ten behoeve van een reallocatie van middelen ten behoeve van het BVE-programma. Daarnaast heeft een overheveling van personele kosten van projectmedewerkers plaatsgevonden ten behoeve van het project Platform Stedelijke Distributie. Verder is het project Vestiging Railned R'dam en Vormgeving Nieuwsbrief EISR niet tot betaling gekomen omdat de opdracht laat is verleend, waardoor betaling doorschuift naar 2003.

⁵ Aanvankelijk was de bevordering van het multimodale goederenvervoer geraamd als communicatie, echter uit praktische en organisatorische overwegingen is de uitvoering ondergebracht in een stichting Multimodale Coördinatie en Adviescentrum. Het bedrag is in de vorm van een subsidie beschikbaar gesteld, derhalve was een verschuiving tussen de financiële instrumenten van communicatie naar subsidie noodzakelijk.

⁶ Een aantal projecten vallende onder de overeengekomen «Letter of Intent» zijn afgevoerd wegens o.a. de herziening van de spoorwegwet en de uitkomsten uit de studie Economische Impact Studie Railgoederen vervoer (EISR). Het programma Prijsbeleid is opgeheven na het niet doorgaan

van het project Kilometerheffing. Daarnaast is een aantal onderzoeksprojecten vertraagd doordat de behandeling in de ministerraad is doorgeschoven naar medio 2003. Verder zijn nog diverse andere onderzoeksprojecten vertraagd ten opzichte van de planning door verschillende onvoorziene omstandigheden.

- ⁷ Met ingang van 2002 wordt de gebruiksvergoeding niet meer op Hoofdstuk XII geboekt, maar omwille van de administratief-technische zuiverheid ten gunste van het Infrastructuurfonds gebracht. Tevens heeft in de loop van 2002 een vaststelling van de projectkosten van 2001 van het project LOI/PER plaatsgevonden waardoor een bedrag kon worden verrekend c.q. worden teruggevorderd.

03.5 Groeiparaagraaf

Algemeen

Per prestatie-indicator is een overzicht opgesteld op basis van een zogenaamde «totstandkomings» protocol dat informatie bevat over de aanwezigheid van basisgegevens, definitie, beschikbaarheid tot en met welke jaren, oorspronkelijke bron, afspraken over levering en bewerkingsslagen die noodzakelijk waren voor het gereed maken van de gegevensreeksen. Voor het doortrekken van de gegevensreeksen naar de toekomst wordt onderzocht of het mogelijk is om gebruik te maken van de economische verkenningen van het CPB.

Betere marktwerking en markttoegang

Er zijn (nog) geen indicatoren benoemd voor een betere marktwerking. Veelal gaat het om kwalitatieve beleidsvoornemens. Deze voornemens laten zich moeilijk kwantificeren, temeer omdat de doelstelling verschilt per modaliteit. Met name wordt gezocht naar een betrouwbare indicator voor de markttoegang op Europees niveau. Nader onderzoek vindt plaats.

Gezonde vervoerssectoren

Voor gezonde vervoerssectoren zijn uitsluitend voor de zeescheepvaart/maritieme sector indicatoren beschikbaar.

Uit het vooronderzoek naar toegevoegde waarde voor de nationale economie per vervoerssector is gebleken dat deze indicator geen relevant gegeven lijkt te zijn. Onderzoek naar een betrouwbare indicator loopt.

Logistieke efficiency

Er wordt onderzoek gedaan naar andere passende effectgegevens. Daarbij wordt getracht ook andere aspecten van het logistieke proces – zoals snelheid, betrouwbaarheid en prijs – te betrekken.

04 DUURZAAM GOEDERENVERVOER

04.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bevorderen van een milieuvriendelijk goederenvervoerssysteem. Het gaat daarbij om:

- Het stimuleren van Transportbesparing.
- Het bevorderen van stil en schoon vervoer.
- Het zuinig omgaan met ruimte.
- Het stimuleren van Verantwoord ondernemen en kwaliteitszorg-systemen.

04.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. *Transportpreventie*

Doelstelling

Het verminderen van de vervoersbehoefte door het demonstreren en stimuleren van transportvriendelijke productiewijzen, het doen toenemen van het bewustzijn over transportpreventie in het bedrijfsleven en de implementatie van transportpreventie door bedrijfstakorganisaties.

Toelichting

Het voornemen om de effectiviteit van Transportbesparing kwalitatief te onderbouwen bleek nog niet mogelijk. Het streven is om daaraan in het kader van de in 2003 te houden evaluatie rekening mee te houden.

In het laatste kwartaal van 2002 is de werking van de subsidieregeling Transportbesparing geëvalueerd. Begin 2003 zijn de resultaten daarvan bekend gemaakt via de intranet-site.

2. *Stil en schoon vervoer*

Doelstelling

Het beperken van de milieubelasting tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau door het verminderen van de verschillende typen uitstoot, zowel geluid, emissies als lozingen.

De taakstelling voor de uitstoot NO_x door het totale verkeer en vervoer is een reductie tot 150 kiloton per jaar in 2010.

Aan de nationale uitstoot van CO₂ draagt verkeer en vervoer voor 18% bij. Verkeer en vervoer is daarbij de sector met de snelst groeiende emissies. VenW streeft naar een kleinere toename van CO₂-uitstoot door verkeer en vervoer in 2010.

Overzicht van de NO _x emissies door het goederenvervoer (x mln. kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit						
	Realisatie					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Wegvervoer ¹	54,8	54,7	57,0	55,1	54,1	
Binnenvaart ²	31,6	27,6	29,5	28,8	30,2	
Spoorvervoer	1,1	1,1	0,9	1,2	1,2	
Shortsea	11,4	11,8	11,8	12,9	12,9	
Totaal	98,9	95,2	99,2	98,0	98,4	

Bron: CBS, RIVM; bewerkt door Ecorys.

¹ Inclusief lichte bestelauto's en buitenlandse vervoerders.

² Inclusief doorvoer zonder overlading (dzo).

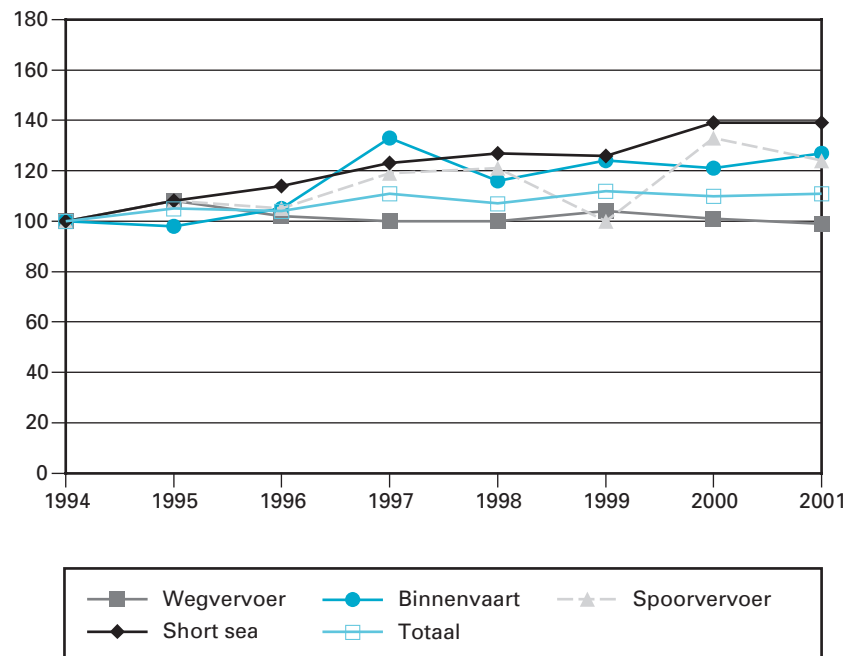
Van belang is dat deze reeksen in de tabellen moesten worden aangepast ten opzichte van begroting 2002 omdat emissiefactoren van het RIVM zijn gewijzigd.

De gegevens zijn verzameld om de reeksen aansluiting te geven op de reeksen in de begroting 2002. De tot nu toe gepresenteerde gegevens sluiten qua systematiek moeilijk aan op die van het personenvervoer en die van het Ministerie van VROM. Ter vergroting van die vergelijkbaarheid wordt vanaf 2004 een harmonisatieslag gepleegd, waarbij het de bedoeling is om gebruik te gaan maken van door CBS en RIVM gepubliceerde emissiegegevens over de verschillende vervoerscategorieën. Daarbij is het volgende van belang. Voor wegvervoer is in bovenstaande reeks een inschatting gemaakt welk deel van de bestelauto's tot het goederenvervoer gerekend mogen worden. In de CBS/RIVM reeks worden alle bestelauto's bij elkaar geteld. Voor de hierboven verstrekte gegevens voor de binnenvaart is geen rekening gehouden met de uitstoot van vissersschepen en veerboten. Voor wat betreft zeevaart is uitsluitend rekening gehouden met short sea schepen.

Toelichting

De totale emissie van NO_x is tussen 1997 en 2001 nauwelijks gewijzigd. De taakstelling voor de uitstoot van NO_x door verkeer en vervoer is een reductie tot 150 Kton per jaar in 2010. In 2000 was het aandeel goederenvervoer in de emissie van NO_x 37%. Aannemend dat in 2010 hetzelfde aandeel van toepassing is, betekent dit dat in 2010 de NO_x-emissie moet zijn gedaald tot 56 Kton. De onderstaande grafiek laat zien dat er voorts nog niet echt sprake is van een daling van de NO_x-emissie. De laatste jaren blijft de emissie stabiel tussen de 98 en 99 Kton.

Figuur Ontwikkeling emissie NO_x (1994 = 100)



Uit de grafiek blijkt duidelijk dat de ontwikkeling van de emissies de laatste jaren min of meer stabiel gebleven is.

In het NMP-4 is een taakstelling voor NO_x voor de gehele sector Verkeer en Vervoer vastgelegd. Deze taakstelling is echter niet onderverdeeld naar personenvervoer en de verschillende modaliteiten van het goederenvervoer. In kwalitatieve zin kan over de periode 1997–2001 het volgende gesteld worden:

- in het wegverkeer is, rekening houdend met de effecten van de economische groei, tot en met 2000 sprake van een dalende trend. Naar verwachting zal het in 2002 gevoerde beleid bijdragen aan een verdere daling op de lange termijn;
- in de short sea en de binnenvaart is in de periode tot en met 2000 sprake van een toename van de NO_x-emissies. Mede vanwege het feit dat de effecten pas op langere termijn zichtbaar kunnen worden, geeft het in 2002 gevoerde beleid thans geen aanleiding om op de korte termijn een afname van deze groei te veronderstellen;
- in het spoorvervoer is sprake van een, in absolute termen, beperkte stijging van de emissies als gevolg van de toename van het railgoederenvervoer, maar de geringe omvang van de emissies heeft geen aanleiding gegeven om hiervoor in 2002 actie te ondernemen.

Overzicht van de CO ₂ -emissies door het goederenvervoer (x mln. kg) op Nederlands grondgebied per vervoersmodaliteit						
	Realisatie					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Wegvervoer ¹	5 180	5 406	5 715	5 569	5 685	
Binnenvaart ²	1 973	1 724	1 837	1 796	1 885	
Spoorvervoer	51	48	41	55	51	
Shortsea	577	595	593	650	650	
Totaal	7 781	7 773	8 186	8 070	8 271	

Bron: CBS, RIVM; bewerkt door Ecorys.

¹ Inclusief lichte bestelauto's en buitenlandse vervoerders.

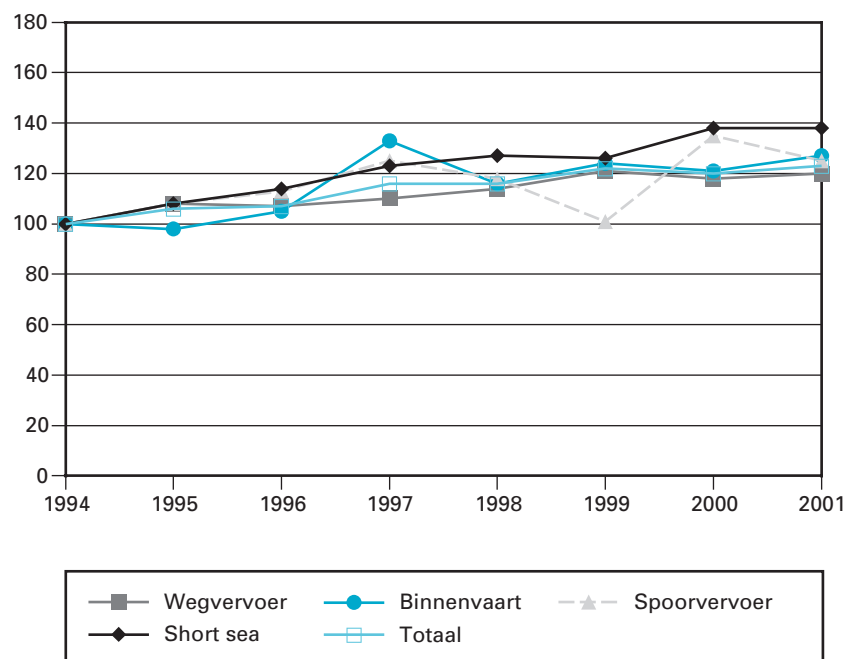
² Exclusief doorvoer zonder overlading (dzo).

Voor een nadere toelichting op de tabel wordt verwezen naar de toelichting op de tabel met betrekking tot de ontwikkeling van NO_x.

Toelichting

De sector verkeer en vervoer draagt voor circa 18% bij aan de nationale uitstoot van CO₂ en is de sector met de snelst groeiende emissies. De uitstoot van het verkeer en vervoer was in 2000 35 Mton, waarvan 8,1 Mton voor het goederenvervoer (weg, binnenvaart, spoor en shortsea). Een stijgende tendens zien we in de gehele sector verkeer en vervoer (weg, rail, binnenvaart, recreatievaart, zeescheepvaart binnengaats, luchtvaart, mobiele werktuigen en landbouwtrekkers).

Figuur Ontwikkeling emissie CO₂ (1994 = 100)



In de periode 1994–2001 is de CO₂-emissie in het wegverkeer toegenomen met 20%. Voor spoorvervoer, binnenvaart en shortsea zijn de cijfers

respectievelijk 25%, 27% en 38%. Momenteel wordt gewerkt aan een CO₂-beleid voor de sector Verkeer en Vervoer.

Uit onderzoek door Algemene Rekenkamer is gebleken dat het programma Transactie; transportefficiency en milieu voldoet aan de eisen die gesteld worden aan recht- en doelmatigheid. De gunstige CO₂-effecten van het Stimuleringsprogramma Logistieke Efficiency zijn afgeleid van de gemeten CO₂-reductie van de succesvol afgesloten TMS-projecten.

3. Zuinig ruimtegebruik

Doelstelling

De doelen van het zuinig ruimtegebruik zijn het beperken van het gebruik van de fysieke ruimte door verkeersinfrastructuur met het oog op de opheffing van 90% van de fysieke barrières tussen de Ecologische Hoofd-Structuur (EHS), voor zover deze althans worden veroorzaakt door hoofdwegen, het zuinig omgaan met ruimte bij uitbreiding van het hoofdwegen-, spoor- en vaarwegennet in 2010, het bevorderen van intensief ruimtegebruik bij grote infrastructurele en zeehavenprojecten en het bevorderen van de principes van duurzaam bouwen bij grote infrastructurele en onderhoudsprojecten.

Toelichting

Voor een toelichting wordt verwezen naar artikel 8 DUURZAAM PERSO-NENVERVOER.

4. Verantwoord ondernemen

Doelstelling

Beoogd wordt de bevordering van maatschappelijk verantwoord en bewust ondernemersgedrag. Dit geschiedt door het promoten van kwaliteitszorgsystemen op het gebied van logistiek, de verankering van het milieu- en veiligheidsbewustzijn in de vervoerketen en het stroomlijnen van hiermee samenhangende regelgeving. Er is daarbij een relatie met het onderwerp Transportbesparing.

Toelichting

Voor deze doelstelling zijn geen kwantitatieve effectgegevens beschikbaar.

04.3 Beleidsinstrumenten

1. Transportpreventie

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

In juni 2002 zijn in een brief aan de Tweede Kamer (28 446 nr. 1) de doelstelling, middelen en instrumenten van Transportbesparing uiteengezet. In de brief is uiteengezet dat het in eerste aanleg de doelen bewustwording en gedragsverandering betrof. In de loop van 2002 zijn aan die doelstelling kennisontwikkeling en kennisoverdracht toegevoegd. Doelgroepen van het project zijn bedrijfsleven en overheid. Instrumenten om de doelstellingen te bereiken zijn:

- onderzoek en innovatie;
- voorbeelden en ketenanalyses;
- stimuleren via subsidies en convenant.

In een matrix weergegeven ziet het beeld er als volgt uit:

Overzicht instrumenten en bijdrage aan doelstellingen Transportbesparing			
Instrumenten	Bijdrage aan doelstellingen		
	Kennis	Bewustwording	Gedragsverandering
Onderzoek	Ja	Ja	Nee
Voorbeelden/keten	Ja	Ja	Ja
Stimuleren	Ja	Ja	Ja

Teneinde belanghebbende partijen bij elkaar te brengen en aansprekende ontwikkelingen te stimuleren is in 2002 een selectie gemaakt van kansrijke economische sectoren voor het realiseren van transportbesparing. Het betreft de sectoren agrosector, levensmiddelen, bouw, industrie, chemie, papier, hout en meubel. Voorts is in 2002 een begin gemaakt met het opzetten van een monitor bij het bedrijfsleven. Hiervoor zijn 600 bedrijven benaderd uit de meest kansrijk geachte sectoren om de bekendheid met transportbesparing te meten.

Er is de overtuiging dat via de verschillende instrumenten de bewustwording over Transportbesparing is toegenomen. De monitor die in 2004 herhaald wordt zal hier meer informatie over geven.

Financiële stimulering

In 2002 is de derde aanvraagperiode (tender) van het subsidieprogramma uitgevoerd. Naast demonstratieprojecten en haalbaarheidsprojecten bestond voor de eerste keer de mogelijkheid om kennisoverdrachtprojecten doorlopend in te dienen.

In totaal is aan 5 demonstratieprojecten, 10 haalbaarheidsprojecten en 3 kennisoverdrachtprojecten subsidie toegekend.

Daarnaast zijn initiatieven ontdekt die zonder subsidie ook transportbesparing opleveren. Ook deze initiatieven worden op de website gepubliceerd.

Uitvoering en handhaving

De nadruk lag in 2002 op bewustwording en gedragsverandering in plaats van onderzoek. Uit een eerste nulmeting van het monitoronderzoek is gebleken dat ca 53% van de ondervraagde bedrijven (in totaal zijn 600 bedrijven telefonisch benaderd) bekend is met het begrip Transportbesparing. Transportbesparing wordt voornamelijk geassocieerd met kostenbesparing, milieubesparing en vermindering van milieuoverlast. Veel respondenten zien het als efficiënt vervoeren (verhoging beladingsgraad, betere routeplanning etc). Uit het onderzoek blijkt ook dat de 45% van de bedrijven (zeer) geïnteresseerd is in Transportbesparing en dat een actieve rol van de brancheorganisaties wordt verwacht.

Voorts heeft in 2002 een symposium plaatsgevonden waarin de in het project deelnemende partijen het belang van Transportbesparing onderstreep hebben en waar bedrijven eigen ervaringen met transportbesparing aan andere bedrijven hebben doorgegeven. Ook heeft in samenwerking met het VNO-NCW en de Stichting Natuur en Milieu een werkconferentie in Brussel plaatsgevonden om het concept Transportbesparing in

EU-kader te agenderen. Er is een website operationeel (www.transportbesparing.nl) waarop alle documenten en projecten beschreven en gepubliceerd worden.

2. Stil en schoon vervoer

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Door middel van de efficiëncyscans uit het stimuleringsprogramma Logistieke Efficiency zijn bedrijven in staat gesteld om een betere benutting van voertuigen te realiseren.

Wat betreft Vluchtige Organische Stoffen (VOS) is in 2002 internationale consensus bereikt over de vraag welke ontgassing er in de toekomst exact verboden gaan worden in de binnenvaart. Deze stap was noodzakelijk om mogelijke oplossingen te definiëren en doelgericht onderzoek te doen naar kansrijke oplossingsrichtingen.

Duitsland heeft het totaalverbod op het ontgassen van benzine dat op 1 juli 2001 van kracht zou worden, op de valreep versoepeld. In 2004 wordt het ontgassen sterk beperkt en in 2006 geheel verboden.

Omdat in Nederland ontgassen van benzine nog is toegestaan zou een Duits totaalverbod hebben geleid tot export van milieuproblematiek naar Nederland. Er werd ook gevreesd voor nadelige gevolgen voor de veiligheid. Inmiddels is een gezamenlijke structurele oplossing tot stand gebracht die nu in regelgeving gevat wordt. In de periode 2003–2006 zal aandacht en subsidie geschonken worden aan het opzetten van een infrastructuur voor het ontgassen. Voorts zal een inventarisatie plaatsvinden van andere ontgassing dan benzine.

In het EBIT-bestedingsprogramma 2002 is budget beschikbaar gesteld voor diverse projecten die energiebesparing binnen het Goederenvervoer opleveren.

Financiële stimulering

In 2002 is het Programma Goederenvervoer van het CO₂-reductieplan ontwikkeld. De eerste tender is een succes gebleken, er zijn veel aanvragen binnengekomen. Een evaluatie is opgestart om de leerpunten van de eerste tender te kunnen gebruiken voor de opzet van een tweede tender in 2003. De potentiële CO₂-reductie van de eerste tender wordt bekend medio 2003.

4. Verantwoord ondernemen

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

In het kader van het project Logistieke efficiency Transactie Modal Shift (TMS) kunnen bedrijven middels een zelfscanmethode hun ondernemersgedrag op het gebied van milieuzorgsystemen verbeteren doordat zij hun logistieke milieuprestatie in kaart kunnen brengen en tools aangereikt krijgen om de logistieke prestatie continu te verbeteren.

De geplande inspanningen zijn gerealiseerd, de beschikbare middelen zijn ingezet.

De Total Quality Management pilot is begin 2003 afgerond. Dat project heeft belangrijke informatie opgeleverd over kwaliteitssystemen in de zeescheepvaartsector. Van de informatie van de bedrijven die in de pilot hebben geparticipeerd zijn twee leesbare en voor algemeen gebruik geschikte teksten gemaakt. In het kader van het ontwikkelen van pilots om

TQM-systemen in de zeescheepvaart in te bedden is een evaluatie gemaakt van strategische projecten, waarbij pilotprojecten een belangrijke rol speelden.

Het plan van aanpak voor de herziening van de Wet goederenvervoer over de weg (WgW) is zoals gepland uitgevoerd: de uitwerking van de wetgeving is in 2002 gestart. Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2003 gereed zijn. Er is enige vertraging ontstaan doordat overleg met de belanghebbenden langer heeft geduurd dan verwacht.

Demonstraties en pilots

Begin 2003 is de pilot Total Quality Management afgerond.

Uitvoering en handhaving

De uitvoering van het project Transactie Modal Shift (TMS) heeft volgens planning plaats gevonden en de gestelde doelen zijn bereikt.

04.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
04 Duurzaam goederenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				13 713	4 811	8 902¹
Uitgaven				8 733	7 751	982
04.01 Programma-uitgaven				7 633	6 499	1 134
04.01.01 Transportpreventie				1 846	1 380	466
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				442	113	329 ²
Subsidies				1 405	1 267	138
04.01.02 Stil en schoon vervoer				750	680	70
Subsidies				429	159	270 ³
Exploitatie				321	521	- 200
04.01.04 Verantwoord ondernemen				3 756	3 698	58
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				539	856	- 318 ⁴
Subsidies				3 218	2 842	376 ⁵
04.01.99 Overige programma-uitgaven				1 282	741	541
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties				1 282	741	541 ⁶
04.02 Apparaatsuitgaven				1 100	1 252	- 152
Overige apparaatsuitgaven				1 100	1 252	- 152
04.03 Ontvangsten				0	0	0

¹ Dit verschil wordt voornamelijk veroorzaakt door het aangaan van drie grote meerjarige verplichtingen voor Transportbesparing Agroketens, publicatie Subsidieregeling CO₂-reductieplan en een overeenkomst EVO, KNV en TLN.

² Binnen VenW zijn middelen vrijgemaakt ten behoeve van het project Transportpreventie in het kader van het NVVP.

³ Ten behoeve van het strategische programma Energiebesparing in Transport (EBIT) heeft het Ministerie van Economische Zaken middelen beschikbaar gesteld.

⁴ Het plan van aanpak voor het wetgevingstraject voor de herziening van de Wet goederenvervoer is uitgewerkt, echter de uitwerking van de wettekst heeft enige vertraging opgelopen. Het project Arbeidsvoorwaarden ZBO's is vertraagd omdat de analyse langer duurt dan voorzien. Daarnaast is door herprioritering het project Slopen Zeeschepen komen te vervallen.

- ⁵ Per 1 september 2002 is de Transport Modal Shift-regeling beëindigd. Als gevolg daarvan zijn in de kwartalen hiervoor veel meer scans uitgevoerd en meerjarenplannen gehonoreerd. Daarnaast is bij de NOVEM aangedrongen om tot een afwikkeling van de programma's uit de jaren 1997 t/m 2001 te komen. Dit alles heeft tot aanzienlijk meer uitgaven geleid dan was voorzien voor de programmasubsidie TMS.
- ⁶ Voor de implementatie van de Europese HOI-richtlijn was het noodzakelijk om een pilot project in de haven van Amsterdam te organiseren. Tijdens deze pilot konden schepen gratis hun afval afgeven bij de inzamelaars. Op grond van deze gegevens kan VenW een inschatting maken over de hoeveelheden afval die jaarlijks zullen worden afgegeven in de Amsterdamse haven. Deze gegevens zijn noodzakelijk om tarieven te kunnen vaststellen die de schepen moeten betalen, zodra de richtlijn van kracht is.
- Een aantal kleine onderzoeksprojecten o.a. Testen zelfscanmethode en Scheepsafvalstoffen is eerder aangevangen dan voorzien.

04.5 Groeiparaagraaf

Algemeen

Per prestatie-indicator is een overzicht opgesteld op basis van een zogenaamde «totstandkomings» protocol dat informatie bevat over de aanwezigheid van basisgegevens, definitie, beschikbaarheid tot en met welke jaren, oorspronkelijke bron, afspraken over levering en bewerkingsslagen die noodzakelijk waren voor het gereed maken van de gegevensreeksen. Voor het doortrekken van de gegevensreeksen naar de toekomst wordt onderzocht of het mogelijk is om gebruik te maken van de economische verkenningen van het CPB.

Transportbesparing

Het voornemen om de effectiviteit van Transportbesparing kwalitatief te onderbouwen bleek nog niet mogelijk. Streven is er op gericht om daaraan in het kader van de in 2003 te houden evaluatie rekening mee te houden.

Stil en schoon vervoer

Blijkens de hiervoor opgenomen tabellen zijn in 2002 zijn conform de gedane toezegging basisgegevens ter zake van NO_x en CO₂ met betrekking tot de jaren 1999 en 2000 verzameld. Zie paragraaf 4.2, onderdeel 2 Stil en schoon.

Verantwoord ondernemen

Conform de toezegging in de begroting is kwalitatieve informatie opgenomen.

05 VEILIG PERSONENVERVOER

05.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het bereiken van optimale veiligheid van personen in of als gevolg van mobiliteit. Gegeven bepaalde randvoorwaarden (bijv. inspanningen van decentrale overheden) wordt getracht het aantal verkeersslachtoffers, het aantal slachtoffers op en rond het spoor en in het openbaar vervoer zo veel mogelijk te beperken.

05.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Reductie verkeersslachtoffers weg

Doelstelling

De operationele beleidsdoelstelling voor veiligheid op de weg is in 2010 30% minder doden ten opzichte van 1998 (daling tot 750 verkeersdoden per jaar) en 25% minder ziekenhuisgewonden (daling tot 14 000 per jaar) in het wegverkeer ten opzichte van 1998.

Deze doelstelling geldt voor het goederenvervoer en het personenvervoer samen.

Overzicht verkeersdoden en ziekenhuisgewonden					
	Realisatie				Doelstelling
	1999	2000	2001	2002 ³	2010
– Verkeersdoden ¹	1 090	1 082	993	ca. 1 010	750 p/j
– Ziekenhuisgewonden ²	19 410	19 040	18 510	ca. 18 700	14 000 p/j

Bron: AVV

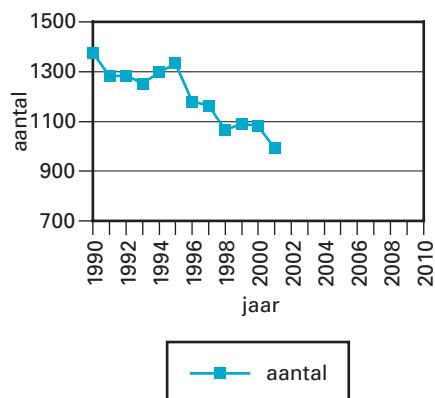
¹ Betreft aantal doden volgens politieregistratie.

² Betreft aantal ziekenhuisgewonden volgens registratie CBS, bewerkt door AVV.

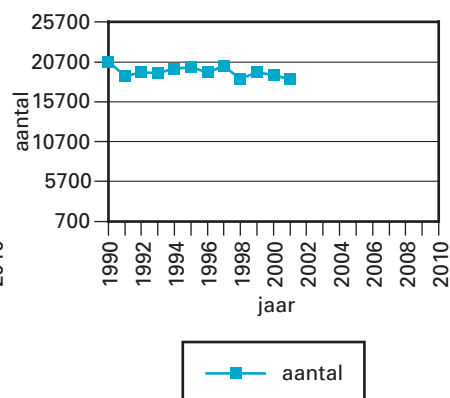
³ – Verkeersdoden: het aantal geregistreerde verkeersdoden over 2002 is nog niet bekend. Een eerste schatting is circa 1010.

– Ziekenhuisgewonden: het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden over 2002 is nog niet bekend. Een eerste schatting van het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden ligt circa 1% hoger dan in 2001.

Ontwikkeling geregistreerde aantal verkeersdoden



Ontwikkeling opgehoogde aantal ziekenhuisgewonden



Toelichting

Aangezien er geen jaarlijkse tussendoelstellingen worden gehanteerd is niet op jaarbasis vast te stellen of de doelstelling is gehaald. Wel kan op basis van de voorgaande jaren worden vastgesteld dat de dalende meerjarige trend in het aantal doden en gewonden ook in 2002 redelijk is vastgehouden, ook al is er sprake van een lichte stijging ten opzichte van 2001.

De middelen die het Kabinet Balkenende vrijmaakt tot 2010 ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid maken het mogelijk de dalende tendens van het aantal verkeersslachtoffers voort te blijven zetten. Het is echter niet mogelijk de voorgenomen doelstellingen voor 2010 te realiseren.

Met de momenteel beschikbare middelen lijkt vooralsnog een bereikt effect van circa 950 verkeersdoden en circa 17 500 ziekenhuisgewonden in 2010 haalbaar. In het kader van de noodzakelijke herijking van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan zal in overleg met de partners een nieuwe doelstelling worden vastgesteld.

Om dezelfde reden dat er geen tussentijdse doelstellingen zijn geformuleerd, is het niet mogelijk een direct verband te leggen tussen de in 2002 uitgevoerde activiteiten en de ongevalcijfers in dat jaar. Een aantal activiteiten zal pas na enige tijd effect kunnen hebben.

Daarnaast zijn er activiteiten die faciliterend zijn voor de decentrale uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Verder speelt bij ongevallen het toeval een belangrijke rol: voor een (decentrale) wegbeheerder is het alleen mogelijk omstandigheden op de weg te realiseren, die de kans op ongevallen kleiner maakt.

Dit alles maakt dat een directe koppeling tussen de ingezette beleidsinstrumenten in een bepaald jaar met de gerealiseerde ongevalcijfers in dat zelfde jaar niet zinvol is.

2. Reductie verkeersslachtoffers spoor

Doelstelling

De doelstelling voor verkeersveiligheid op het gebied van spoor is het huidige veiligheidsniveau op het spoor ten minste te handhaven ondanks de verwachte groei van het aantal reizigers en het toenemende treinverkeer. De streefdoelen 2010 zijn geformuleerd in de Kadernota Railveiligheid. Er zijn geen tussendoelen geformuleerd.

De meeste dodelijke slachtoffers in het railverkeerssysteem vallen bij botsingen op overwegen. Het aantal overwegdoden dient uiterlijk in het jaar 2010 met 50% te zijn afgenomen t.o.v. het aantal overwegdoden in 1985 (45 gewonden en 48 dodelijke slachtoffers).
In verband met de grote fluctuatie in de cijfers wordt de overwegveiligheid gemeten over een vijfjaargemiddelde.

Overzicht van ongevallencijfers spoor								
								Streefdoelen
	1985	1997	1998	1999	2000	2001 ¹	2002	2010 t.o.v. 1985
Reizigers								
– doden	1	6	3	3	1	6	1	«stand still»
– (zwaar)gewonden	139 ²	141	117	96	107	1	1	Risicoverlaging van 50%
– licht gewonden						103	86	
5 jaars-gemiddelde doden						3,8	2,8	
5 jaars-gemiddelde gewonden						113,0	102,2	
Personeel								
– doden	3	2	3	2	1	1	1	Risico verlaging: 1*10 ⁻⁴
– (zwaar)gewonden	81 ²	52	36	31	33	1	1	voor baanwerkers en rangeerders;
– licht gewonden						23	17	overig personeel: «stand still»
5 jaars-gemiddelde doden						1,8	1,6	
5 jaars-gemiddelde gewonden						35,2	28,4	
Overweggebruikers								
– doden	48	31	25	47	34	18	14	50% reductie
– (zwaar)gewonden	45	29	32	25	25	12	4	
– licht gewonden						12	22	
5 jaars-gemiddelde doden						31,0	27,6	
5 jaars-gemiddelde gewonden						27,0	26,4	
Reizigers-Overpad								
– doden						2	3	
– (zwaar)gewonden						0	0	
– licht gewonden						0	0	

Overzicht van ongevallencijfers spoor

								Streefdoelen
	1985	1997	1998	1999	2000	2001 ¹	2002	2010 t.o.v. 1985
Onbevoegd perron/spoor								
– doden						2	2	
– (zwaar)gewonden						0	2	
– licht gewonden						0	3	
Passanten & onbevoegd								
– doden		2	4	2	6	1	3	
– (zwaar)gewonden		2	4	2	5	1	0	
– licht gewonden						3	1	
5 jaars-gemiddelde doden						3,0	3,2	
5 jaars-gemiddelde gewonden						3,4	3,2	
Suicide								
– doden	162	181	183	174	184	199	178	ALARA
– gewonden	23	29	27	26	26	22	28	
5 jaars-gemiddelde doden						184,2	183,6	
5 jaars-gemiddelde gewonden						26,0	25,8	

Bron: Railned BV spoorveiligheidsplan.

Tot 2000 is niet eerder onderscheid gemaakt tussen licht en zwaar gewonden. In 1999 en 2002 is het totaal van zwaar- en lichtgewond opgenomen onder lichtgewond.

¹ Ingaande 2001 wordt een nieuwe definitie gehanteerd, conform het rapport RnV/01/M10008060. Hierbij is een aantal nieuwe categorieën gedefinieerd en wordt onderscheid gemaakt tussen licht en zwaar gewonden. De nieuwe indeling vergroot het inzicht in de problematiek en geeft daardoor in de toekomst meer mogelijkheden voor specifieke maatregelen.

² Over 1985 zijn geen gegevens beschikbaar. Voor de doelstelling wordt uitgegaan van het getal in 1989.

Toelichting

Analyse op basis van 5-jaargemiddelden (t/m 2002) zal plaatsvinden in de jaarlijks uit te brengen trendanalyse. Deze komt medio 2003 beschikbaar en zal aan de Tweede Kamer worden verstuurd.

De rapportage aan de Tweede Kamer over de Trendanalyse 2001 heeft medio 2002 plaatsgevonden. Over de aanbevelingen gedaan in 2001 n.a.v. het onderzoek over 2000 is in april 2002 aan de Tweede Kamer gerapporteerd.

Geconstateerd is dat het vijfjaargemiddelde, ondanks de toegenomen intensiteit van weg- en spoorverkeer, in de afgelopen 15 jaar beduidend is afgenomen. Het opheffen en de ombouw (verbeterde beveiliging) van overwegen hebben hieraan bijgedragen.

Naast de dodelijke slachtoffers op overwegen vallen er in het railverkeerssysteem ook slachtoffers bij andere risicodragers. Beïnvloeding door maatregelen specifiek gericht op deze doelgroepen wordt vormgegeven door te streven naar vermindering van het aantal incidenten in het treinverkeer. Lang niet alle incidenten leiden tot slachtoffers, maar analyse van ongevallen laat zien dat een combinatie van incidenten vaak leidt tot een ongeval. Door nu het aantal incidenten terug te dringen zal ook de kans op een dodelijk slachtoffers in deze doelgroepen afnemen.

Railveiligheidsbeleid richt zich in eerste instantie op het voorkomen van persoonlijke ongevallen (doden en gewonden) en in tweede instantie op het beperken van de gevolgen van ongevallen. Naast het menselijk leed

en de directe schade betekent een spoorwegongeval ook een oponthoud van dienstregeling van het spoorverkeer. Bij een overwegongeval is een baanvak gemiddeld één uur gestremd. Een vermindering van het aantal ongevallen op overwegen zal daarom ook een positief effect hebben op de betrouwbaarheid van de dienstregeling.

3. Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer

Doelstelling

Het verminderen van het onveiligheidsgevoel en de onveiligheidsincidenten in en rond het openbaar vervoer, voor zowel reizigers als personeel.

Overzicht van prestatie- of effect indicatoren verbeteren sociale veiligheid OV				
	1999	2000	2001	2002
Onveiligheidsgevoel in en rond het OV in %				
– Reizigers		20%	26%*	29%
– Personeel		50%	58%****	56%
Onveiligheidsincidenten in en rond het OV in %				
– Reizigers		25%	29%**	28%
– Personeel***		64%	61%	71%

Bron: Eysink, Smeets en Etman, Sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Resultaten van de landelijke monitor sociale veiligheid;

* Dit zijn tram-, bus- en metrereizigers die de sociale veiligheid in het voertuig en op het station als slecht of als onvoldoende beoordelen;

** In 2001 en 2002 is, anders dan in 2000, inclusief ooggetuigen gemeten. Dit is het gemiddelde van de vier modaliteiten: wanneer niet met gemiddelde wordt gewerkt is het voor bus, metro en tram 21% in 2003 en 22% in 2002;

*** In de begroting 2003 is abusievelijk een percentage van 66 opgenomen. 64 is hier het correcte percentage.

**** In de verantwoording 2001 is abusievelijk een percentage van 42 opgenomen, maar dit was juist het aandeel dat zich zeer veilig voelt; 58% voelt zich soms of zeer onveilig.

Overzicht percentage reizigers dat ooggetuige/slachtoffer is geweest van tenminste 1 incident				
	Realisatie			Doelstelling
	1999	2000	2001	2002
Bus			21%	20%
Tram			33%	32%
Metro			31%	29%
Trein			30%	31%

Bron: CVOV, OV-monitor en NS, Reizigersomnibus 2001, 2002 en 2003.

Toelichting

Op basis van de beschikbare monitorgegevens over het jaar 2002 kan voor het rijdend en controlerend personeel van OV-bedrijven worden geconstateerd dat het onveiligheidsgevoel een lichte verbetering te zien geeft, terwijl het percentage onveiligheidsincidenten is toegenomen. Het laatste houdt deels verband met het grotere aandeel van controlerend personeel in de steekproef t.o.v. rijdend personeel. De eerste categorie heeft meer te maken met incidenten dan de laatste. Met dit verschil in steekproefsamenstelling zijn 4%-punten te verklaren.

In 2001 geeft 80% van de reizigers in de bus, tram en metro een zeven of hoger voor de sociale veiligheid in het voertuig; in 2002 is dit gedaald tot 76%. Het aantal metroreizigers dat de sociale veiligheid met zes of lager beoordeelt is sterk toegenomen, het aantal busreizigers dat deze beoordeeling geeft is ook toegenomen. Van de treinreizigers gaf in 2001 80% een zeven of hoger voor de sociale veiligheid in het voertuig; in 2002 gaf 79% van de treinreizigers dat oordeel.

05.3 Beleidsinstrumenten

1. Reductie verkeersslachtoffers weg

Gedragbeïnvloeding

- Kwetsbare verkeersdeelnemers:

Op basis van het verkennend onderzoek in 2002 zijn consultatierondes gehouden onder experts en zijn factsheets ofwel 21 minidossiers van de subgroepen samengesteld (zowel in Nederlands als Engels).

- Relatie gedrag ongevallen en letselgevolg:

Om inzicht te krijgen zijn in 2002 statistische analyses uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een enorme hoeveelheid gegevens die ingedikt zijn en worden. Hierbij worden tevens relaties gelegd met ontwikkelingen in gezondheidszorg, mobiliteit e.d.

- Agressie in het verkeer:

Een onderzoek is in 2002 afgerond en heeft geleid tot een aanbeveling van kansrijke maatregelen. Met decentrale partners vindt overleg plaats over de uitvoering van deze maatregelen en in het Meerjarenprogramma Campagnes is agressie als belangrijk thema opgenomen.

- Safety culture:

Een onderzoek is in 2002 afgerond en heeft geleid tot een aanbeveling van kansrijke maatregelen. Met het bureau Traffic Test en de verzekeraar Centraal Beheer Achmea wordt een scholingsprogramma voor fleet-owners ontwikkeld en getest.

- Rijgevaarlijke middelen:

Wetgevingstrajecten liggen redelijk op schema. Voor zowel alcohol als drugs is streven nog steeds in maart 2003 een kabinetsstandpunt te hebben en de inwerkingtreding medio 2004 te laten plaatsvinden. Wat betreft het Alcoholslot, in 2003 wordt een wetwijziging voorbereid die een experiment met een alcoholslot in 2004 mogelijk maakt.

- Innovatie rijopleidingen:

In november 2002 is de discussienota «De Rijbewijsrevolutie» (plan 17) gepresenteerd, over de toekomst van het rijbewijsbeleid. Deze nota bevat voorstellen voor innovatie van de rijopleiding, onder meer de toevoeging van een «ervaringsmodule» aan de rij-opleiding («begeleid rijden»), de uitbreiding van het theorie-examen met een gevaarherkenningstoets en de introductie van een verplichte nascholing voor beginnende bestuurders.

- Nieuwe eisen rijbewijsdocument:

In juni 2002 is een nieuw rijbewijsdocument ingevoerd. Daarnaast heeft de RDW onderzoek gedaan naar de volgende generatie rijbewijzen. Het

onderzoeksrapport is in september 2002 opgeleverd. De aanbevelingen zijn deels overgenomen in de discussienota «De Rijbewijsrevolutie» over de toekomst van het rijbewijsbeleid.

Voertuigtechnologie

- ISA:

Een grootschalige proef ISA is niet uitgevoerd omdat in het voorbereidingstraject is gebleken dat uit de diverse proefnemingen, die inmiddels in andere landen zijn of worden uitgevoerd, voldoende gegevens over de effecten van ISA kunnen worden verkregen.

- Euro NCAP:

In het kader van Euro NCAP zijn in 2002 botsproeven mede gefinancierd.

- AVG:

Aan de Tweede Kamer is gestuurd de Kadernotitie Automatische Voertuig Geleiding. In het verlengde van deze notitie is samen met de auto-industrie een proef gestart met een systeem dat bestuurders helpt bij het koers houden, de zogenaamde Lane Departure Warning Assistant.

- Verbeteren botsvriendelijk ontwerp autofronten:

Het betreft deelname aan Europees onderzoek als vervolg op eerder onderzoek. Dit is uitgesteld omdat het nog niet in het EU onderzoeksprogramma is opgenomen.

- Nieuwe technologie op het vlak van besturing:

Het EU-onderzoeksproject waarin VenW financieel participeert, en waarin o.a. gekeken wordt naar effecten op de verkeersveiligheid van drive by wire-voertuigaanpassingen, in het bijzonder voor lichamelijk gehandicapte bestuurders, vordert gestaag en wordt medio 2003 afgerond met een rapportage.

- Stimuleren gordelgebruik:

Internationaal onderzoek naar verbetering van kinderbeveiligingsmiddelen loopt. Er is gestart met een internationaal project voor vergelijkende testen van kinderbeveiligingsmiddelen t.b.v. informatie aan consumenten (en druk op de fabrikanten). Er zijn concepteisen voor Isofix kinderbeveiligingsmiddelen opgesteld.

- Onderzoek naar actieve veiligheid:

Internationaal onderzoek naar verbeteren botscompatibiliteit loopt en wordt in 2003 voortgezet en uitgebreid.

- Whiplash:

Een Europees onderzoeksproject t.b.v. het verbeteren van de stoel-hoofdsteunconstructie en het ontwikkelen van een nekletseldummy is gaande.

Communicatie

Het Meerjarenprogramma Campagnes is op hoofdlijnen gereed. Voor de integrale aanpak, themakeuze en doelgroepbenadering bestaat inmiddels breed draagvlak bij de betrokken bestuurlijk-maatschappelijke partners (politie/OM, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties). Na een Europese aanbestedingsprocedure is een overkoepelende communicatiestrategie ontwikkeld die vanaf maart 2003 zijn beslag krijgt in de uitvoering van de themacampagnes.

Financiële stimulering

- Subsidies particuliere organisatie:

De subsidie aan de Stichting Verkeersbrigadiers verloopt vanaf 2002 via 3VO, waarvoor 3VO subsidieverhoging heeft gekregen.

Overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (x 1 mln. EUR)						
Art. omschrijving	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
3VO		4 897	4 431	4 759	4 538	221
ENFB		45	45	0	45	- 45
SVB		20	20	0	20	- 20
SHN		242	182	182	182	0
CBR		4 704	6 861	7 362	4 765	2 597

- CBR:

In 2002 stonden 6 000 onderzoeken en 8 000 EMA's gepland. Er zijn 6 367 onderzoeken opgelegd, en 8 503 EMA's.

Wet- en regelgeving

De wetgeving op het gebied van het kentekenen van bromen snorfietsen is in 2002 niet tot stand gekomen omdat de benodigde rijksmiddelen voor de invoering ontbreken. Inmiddels zijn betrokken partijen het eens over een wijze van invoering van het kenteken die weliswaar leidt tot een qua termijn vertraagd resultaat van verbetering van de verkeersveiligheid, maar geen rijksmiddelen kost.

De wetgeving op het gebied van het kentekenen van landbouwtrekkers is in 2002 eveneens niet tot stand gekomen. Dit omdat betrokken partijen nog geen overeenstemming hebben over de wijze van kentekenen van landbouwtrekkers.

Uitvoering en handhaving

● **Duurzaam Veilig:**

De wegbeheerders hebben in 2002 de aanpassing van de infrastructuur aan de principes van Duurzaam Veilig voortgezet. Dit als onderdeel van het samenhangende maatregelenpakket, dat moet leiden tot minder verkeersslachtoffers.

In 2002 is gebleken dat het als gevolg van de financieel-economische situatie niet mogelijk is voldoende financiële middelen vrij te maken om de voor 2010 geformuleerde doelstelling te realiseren. In het kader van de voorbereidingen van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) wordt in afweging met de beschikbare middelen en de in te zetten instrumenten in 2003 een nieuwe doelstelling vastgesteld.

De uitvoering van het programma Duurzaam Veilig wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel zijn de betreffende bedragen weergegeven.

Overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (x 1 mln. EUR)						
Art. omschrijving	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Demonstratieprojecten			0	0	5	- 5
– West Zeeuws Vlaanderen			0	0	1	- 1
– overige			6	3	11	- 8
Startprogramma			0	21	21	0
Interimregeling Duurzaam Veilig						
Totaal (productuitgaven)			6	24	38	- 14

● **Regionale/lokale wegen:**

Ook in 2002 is een deel van de middelen die via de Gebundelde Doeluitkering naar decentrale overheden gaan, aangewend voor projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Monitoring en beleidsevaluaties

Programma 2002 beleidsevaluaties artikel 5.1 Veilig personenvervoer weg				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Wet rijonderricht motor voertuigen (WRM 1993)	Maart 2002 Nov 2002	2002	– Zijn er implicaties dat de WRM heeft geleid tot een verbetering van de verkeersveiligheid? – Zijn er problemen bij de werking van de WRM en zo ja hoe kunnen die worden verbeterd? – Heeft het huidige examen voor rij-instructeur voldoende validiteit en betrouwbaarheid?	Ex-post

De evaluatie van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen is in 2002 afgerond en heeft geresulteerd in concrete aanbevelingen voor de verbetering van de rijopleiding. De evaluatie en de ontwikkeling van de leerdoelen voor rij-instructeurs is in gang gezet.

De verzelfstandiging van de RDW is geslaagd. Na de verzelfstandiging zijn er duidelijke verbeteringen opgetreden in de doelmatigheid van RDW en de kwaliteit van de dienstverlening. De uitkomsten van de evaluatie hebben geleid tot een beperkt aantal vervolgacties die in 2002 zijn uitgevoerd/afgerond.

Verder geldt dat het algemene evaluatieonderzoek naar nut en noodzaak van beleidsonderzoeken is doorgeschoven naar 2003. Het bepalen van de definitieve onderzoeksopzet vergde meer tijd dan verwacht. Het evaluatieonderzoek Bromfietscertificaat is niet uitgevoerd omdat op voorhand duidelijk was dat effect niet zou zijn aan te tonen.

2. Reductie verkeersslachtoffers spoor

Beleidsvoorbereiding

Om veilig spoorvervoer te kunnen verrichten is gewerkt aan een normenkader voor de eisen waaraan nieuwe vervoerssystemen moeten voldoen.

Een verdere uitwerking van dit concept normenkader gebeurt aan de hand van een aantal lopende LightRail-projecten. Deze acties hebben in 2002 geleid tot een (beperkte) aanpassing van het concept normenkader dat vervolgens definitief is vastgesteld. In het verlengde hiervan zijn te hanteren maten ontwikkeld voor het maatschappelijk risico van het railverkeer. Het betreffende rapport is in januari 2003 naar de Tweede Kamer gestuurd.

Wet- en regelgeving

In december 2001 hebben de gezamenlijke lidstaten de Technische Specificaties Interoperabiliteit (TSI) voor het hogesnelheidsverkeer vastgesteld. De Europese Commissie heeft deze TSI's medio 2002 gepresenteerd en deze zijn sinds 1 december 2002 van kracht.

Uitvoering en handhaving

In 2002 zijn 114 AKI's (automatische knipperlichtinstallatie) opgeheven of vervangen door een AHOB. Op dit moment resteren nog 407 AKI's. Verbetermaatregelen voor AHOB's (veelal gedragsbeïnvloedende maatregelen) zijn in CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) verband onderzocht en de effectieve maatregelen zijn vastgelegd in CROW uitgave 168. Op 11 geselecteerde wegen zijn gedragsbeïnvloedende maatregelen getroffen. In totaal zijn 12 overwegen opgeheven en gecombineerd met andere overwegen. Op 2 plaatsen zijn ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd.

Voor de uitvoering van de beleidsplannen zoals gepresenteerd in de Kadernota Railveiligheid heeft Verkeer en Waterstaat aan ProRail middelen beschikbaar gesteld voor een actieplan. Het plan omvat 3 onderdelen:

1. het verhogen van het veiligheidsniveau van het meest onveilige type overweg (overwegen beveiligd met uitsluitend een knipperlichtinstallatie (AKI)) door het aanbrengen van een (AHOB) afsluitboom;
2. het aanbrengen van gedragsbeïnvloedende maatregelen voor het wegverkeer;
3. de reductie van het aantal overwegen door het concentreren van een aantal bestaande overwegen in één ongelijkvloerse kruising.

Verwijzing naar uitgaven Infrastructuurfonds

De uitvoering van een aantal infrastructurele maatregelen gericht op veilig personenvervoer wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel zijn de betreffende bedragen weergegeven.

Overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (x 1 mln. EUR)						
Art. omschrijving	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
IF 01.02 Railwegen AKI-plan en veiligheidsknelpunten	26	25	25	22	23	- 1

Monitoring en beleidsevaluaties

De rapportage aan de Tweede Kamer over de Trendanalyse 2001 heeft medio 2002 plaatsgevonden. Over de aanbevelingen gedaan in 2001 naar aanleiding van het onderzoek over 2000 is in april 2002 aan de Tweede Kamer gerapporteerd.

3. Verbeteren Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

In 2002 is veel energie gestoken in het maken van een integraal en actiegericht plan, het Aanvalsplan SVOV genoemd. Dit plan is in nauwe samenwerking met BZK en Justitie opgesteld en is eind 2002 met instemming besproken in de Tweede Kamer en wordt momenteel geïmplementeerd. Het doel van het plan is de onveiligheidsincidenten en het onveiligheidsgevoel in en rond het openbaarvervoer op de kortst mogelijke termijn te verminderen voor zowel de reizigers als het personeel. Het plan omvat circa 25 extra maatregelen en acties. Vooral de uitbreiding van toezichthouders voor tram en metro zal zijn weerslag hebben op de begroting van VenW.

Monitoring en beleidsevaluaties

Programma 2002 beleidsevaluaties artikel 5.3 Sociale Veiligheid personenvervoer				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Inventarisatie van de genomen en nog te nemen maatregelen m.b.t. sociale veiligheid	A. Feb 2002 B. Mrt 2002	1998–2002	Algemene inventarisatie onder de OV-autoriteiten en OV-bedrijven van reeds toegepaste en nog gewenste maatregelen inclusief kosten en baten/effecten.	Ex-post en ex-ante
Quick scan van drie specifieke maatregelen sociale veiligheid	A. Feb 2002 B. Mrt 2002	1998–2002	Evaluatie van de effecten van drie specifieke maatregelen: cameratoezicht, inzet van buitengewoon opsporingsambtenaren met uitgebreide bevoegdheden (BOA+), het reis cq. verblijfsverbod en zwartrijden en agressie.	Ex-post

In 2002 zijn de volgende evaluatie-onderzoeken uitgevoerd rondom de volgende specifieke maatregelen:

1. cameratoezicht in en rond het OV;
2. extra bevoegdheden van de BOA-OV;
3. reis- en verblijfsverbod;
4. zwartrijden en agressie.

Verder is onder vervoerbedrijven een inventarisatie uitgevoerd van genomen maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid in de periode 1998–2002 en is in 2001 onderzoek gedaan naar de effectiviteit van menselijk toezicht op de tram.

Algemene conclusies zijn dat de uitgaven van de OV-bedrijven voor maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid fors toegenomen zijn. Het meeste geld is gegaan naar vormen van menselijk toezicht. Daarnaast vormen uitgaven voor cameratoezicht een fors aandeel in deze stijging. De uitgavenstijging betreft vooral de grote stedelijke vervoerbedrijven en de NS. Het blijkt in de praktijk moeilijk om de effectiviteit van afzonderlijke maatregelen vast te stellen en te vergelijken. Maatregelen hebben veelal een sterke onderlinge afhankelijkheid; de opgave is om de optimale mix met de grootste meerwaarde te vinden. Tegelijkertijd spelen exogene factoren een rol: effecten van maatregelen staan altijd tegen de achtergrond van algemene maatschappelijke trends. Het vinden van een juiste mix van maatregelen vraagt meestal om differentiatie naar aard en ernst van de problematiek, regio, modaliteit (vervoerstechniek) en tijdstip. Over het algemeen bestaat een voorkeur voor maatregelen met een preven-

tieve werking, waardoor de gelegenheid of aanleiding voor agressie of criminaliteit worden weggenomen. Nadruk hierbij ligt op een bredere toepassing van het gesloten instapregime door de invoering van een beheerst toegangssysteem. Verder komt uit de evaluatie de algemene bevinding naar voren dat samenwerking tussen de diverse betrokken partijen in de veiligheidsketen een voorwaarde is voor een succesvolle aanpak.

05.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
05 Veilig personenvervoer				Realisatie	Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				71 375	39 373	32 002¹
Uitgaven				74 682	46 861	27 821
05.01 Programma-uitgaven				72 441	44 888	27 553
<i>05.01.01 Reductie verkeersslachtoffers weg</i>				<i>47 644</i>	<i>23 682</i>	<i>23 962</i>
Subsidies				19 271	15 891	3 380 ²
Bijdragen aan lagere overheden				28 374	7 791	20 583 ³
<i>05.01.02 Reductie verkeersslachtoffers spoor</i>				<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>05.01.03 Verbeteren sociale veiligheid OV</i>				<i>24 271</i>	<i>21 077</i>	<i>3 194</i>
Bijdragen aan lagere overheden				24 271	21 077	3 194 ⁴
<i>05.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				<i>526</i>	<i>129</i>	<i>397</i>
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie				526	129	397 ⁵
05.02 Apparaatsuitgaven				2 241	1 973	268
<i>05.02.01 Overige apparaatsuitgaven</i>				<i>2 241</i>	<i>1 973</i>	<i>268</i>
05.03 Ontvangsten				212	0	212⁶

¹ Het verschil is grotendeels een gevolg van het méérjarig aangaan van de subsidieverplichting ten behoeve van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

² Het gaat hier om niet in de begroting 2002 voorziene hogere uitgaven voor Publiekscampagnes en het CBR.

³ Voor de uitvoering van het Interim-besluit Duurzaam Veilig zijn de op artikel 01.03 in het Infrastructuurfonds gereserveerde gelden overgeheveld naar artikel 05 (Veilig personenvervoer), waar de verantwoording van deze gelden plaatsvindt. De regionale partners zullen die gelden gebruiken voor verkeersveiligheidsuitgaven, wat inhoudt dat ook uitgaven worden gedaan aan niet-infrastructuur. Dergelijke uitgaven kunnen op grond van de Wet Infrastructuurfonds niet ten laste van het fonds komen.

⁴ Bij Voorjaarsnota is € 9 mln extra beschikbaar gesteld voor verbetering van de Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer. Door vertraging in de besluitvorming over het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer zijn deze gelden niet geheel besteed.

⁵ Het betreft hier niet geraamde gelden voor de ontwikkeling van accu's ten behoeve van HOV Eindhoven.

⁶ De ontvangsten vloeien voort uit afrekeningen over voorgaande jaren van voorschotten voor uitgaven Sociale veiligheid Openbaar Vervoer met de vervoerbedrijven Connexxion, Hermes en HTM.

05.5 Groeiparagraaf

De ambitie om jaarlijks te monitoren hoe de problematiek zich m.b.t. reizigers en personeel ontwikkeld is gerealiseerd. De verbetering van de vergelijkbaarheid en de betrouwbaarheid van de diverse monitors is nog gaande en is één van de acties uit het eerder genoemde Aanvalsplan SVOV. In dat verband komt er ook een verplichting voor decentrale partijen om meerjarenplannen met streefcijfers op te gaan stellen. De

daarin opgenomen streefcijfers zullen zo mogelijk nog tot uitdrukking worden gebracht in de begroting van 2004.

06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER

06.1 Algemene beleidsdoelstelling

De beleidsdoelstelling voor dit artikel is het verbeteren van het netwerk ten behoeve van het behoud en de verbetering van de bereikbaarheid zodanig dat de verbindingen over weg en spoor positief gewaardeerd worden door burgers en bedrijven.

06.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Onderhoud infrastructuur

Rijkswegen

Doelstelling

Het onderhouden van de hoofdwegen in de periode tot en met 2010 conform de norm van 100% waardoor:

- de kernwaarden m.b.t. veiligheid, leefbaarheid, en bereikbaarheid op het hoofdwegennet worden geborgd;
- aan de technische richtlijnen, normen en interventie niveaus die gericht zijn op de instandhouding van de functie van de weg kan worden voldaan.

Overzicht van aandeel hoofdwegen dat conform de normen wordt onderhouden					
				Realisatie	Doelstelling
Voor de jaren	1999	2000	2001	2002	t/m 2010
Percentages	100	100	100	100	100

Bron: RWS

Railwegen

Doelstelling

Het onderhouden van de railwegen in de periode tot en met 2010 conform de norm van 100% waardoor:

- het aantal verstoringen dient te verminderen in de periode tot en met 2005 met 35 à 40% t.o.v. 2000;
- de punctualiteit van 80% in 2001 naar 89% in 2005 van de NS-Reizigersdienstregeling.

Overzicht van aandeel spoorwegen dat conform de normen wordt onderhouden ¹					
				Realisatie	Doelstelling
Voor de jaren	1999	2000	2001	2002	t/m 2010
Percentages	100	100	100	100	100

¹ Hierbij moet worden aangetekend dat het gaat om het net dat in exploitatie is, dit betreft circa 6 500 km. Niet meegerekend is circa 2% van het spoornet dat niet in exploitatie is.

Overzicht beschikbaarheid hoofdrailnet						
					Realisatie	Doelstelling
Voor de jaren	1999	2000	2001	2002	2008	t/m 2010
Percentages (nieuwe methodiek) ¹			97,11	87,02		
Percentages (oude methodiek)		99,98	99,92	n.n.b.	97,16	99,97

Bron: ProRail (beschikkingsaanvraag)

¹ De methodiek voor de berekening van de beschikbaarheid is gewijzigd. Nu is aangesloten bij de definitie uit de beschikkingsaanvraag 2003 van ProRail. Daarbij wordt de beschikbaarheid berekend op basis van de gehele dag (24 uur) in plaats van gemiddeld 18 uur.

In 2002 ligt de daadwerkelijke gerealiseerde beschikbaarheid 97,02% iets lager dan de planning 97,22%.

Overzicht verstoringen					
					Realisatie
	1999	2000	2001	2002	Doelstelling
Treindienst aantastende storingen (TAO's)		8 700	7 980	8 030	
Onregelmatigheden in het instellen van rijwegen		1 500	1 251	1 307	
Totaal verstoringen		10 200	9 231	9 337	tussen de 6 120 en 6 630

Bron: NS Railinfrabeheer B.V.

Toelichting

In 2002 is het aantal treindienst aantastende onregelmatigheden (TAO's) 1,1% toegenomen ten opzichte van 2001. De doelstelling van ProRail in 2002 was een daling van zowel de TAO's als het aantal onregelmatigheden bij het instellen van rijwegen. Dit om te kunnen komen tot een uiteinde-lijke daling met 35–40% in 2005.

Het totaal aantal verstoringen is met 9 337 in 2002 in totaal nog wel minder dan in 2000 (toen 10 200 in totaal).

Voor het achterblijven van de TAO-reductie in 2002 geeft ProRail de volgende verklaringen:

- de invoering van TAO reducerende maatregelen is vertraagd, door vertraagde vrijgaveprocessen (zoals certificering) en te weinig installatiecapaciteit (buitendienststellingen en aannemerscapaciteit);
- in de categorie «techniek en processen» is het aantal TAO's in 2002 afgenomen met 2,2% (van 4 588 in 2001 naar 4 489 in 2002);
- in de categorie «weer en derden» is het aantal TAO's gestegen met 4,4% (van 3 392 in 2001 naar 3 541 in 2002), als gevolg van zaken die voor ProRail moeilijk of slecht te beïnvloeden zijn, zoals vandalisme.

In de begroting 2003 is de doelstelling aangepast tot 30–35% minder TAO's in 2006 (en niet langer 35–40% in 2005). Of deze doelstelling wordt gerealiseerd hangt af van de daadwerkelijk beschikbaar komende middelen en de organisatorische maatregelen bij de infrabeheerder. Zo wordt onder andere gewerkt aan een nieuw monitoringssysteem.

2. Gebruiker betaalt

Doelstelling

De prijs van mobiliteit zoveel mogelijk een reflectie laten zijn van de werkelijke kosten. In dit kader wordt er naar kostenvariabilisatie gestreefd op zowel het wegnnet als op het spoornetwerk.

1. Variabilisatie spoor:

In 2007 dient 100% van de variabele kosten door de gebruiker te worden betaald. Op het spoor is hiertoe de gebruiksvergoeding ingevoerd. Om de markt langzaam te laten wennen aan de gebruiksvergoeding is een ingroei-periode in het leven geroepen.

Overzicht van de variabele kosten die gedekt worden uit gebruiksvergoeding in procenten									
Voor de jaren	Realisatie				Doelstelling				
	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Personenvervoer	15	30	45	45	60	80	100	100	100
Goederenvervoer	4,5	12	22,5	22,5	36	56	80	90	100

Bron: VenW

Toelichting

Bepalend voor de cijfers is het aantal treinkilometers en stationshalteringen in combinatie met het tarief. Dit op basis van AmvB gebruikersvergoeding.

2. Variabilisatie wegnnet:

Doel is gebruikers door middel van het leggen van een direct verband tussen weggebruik en betalen een kostenafweging te laten maken bij hun mobiliteitskeuze, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in Nederland.

Toelichting

Tot en met mei 2002 is er binnen het tweede kabinet-Kok hard gewerkt aan de uitwerking van een voorstel voor kilometerheffing. Daarbij volgde het verscheidene sporen:

- wetsvoorstel voor voorbereiding, structuur en uitvoering van kilometerheffing;
- onderzoeksprogramma naar effecten van invoering, onder meer om de tariefstructuur te kunnen bepalen;
- openbare aanbesteding mobimeter, het kastje in de auto dat de kilometerheffing registreert. Een belangrijke mijlpaal was hierbij het kick-off-congres op 20 maart 2002 op Schiphol;
- voorbereiding van de ontwikkelfase, met onder meer aandacht voor certificering en pilots. Dit traject was erop gericht om in het najaar van 2002 meer inzicht te krijgen in kosten en baten van de kilometerheffing.

Eind mei 2002 viel de politieke beslissing niet door te gaan met kilometerheffing. Een aantal lopende activiteiten, waarvoor al contracten waren gesloten, is doorgezet. De projectorganisatie werd «on hold» gezet.

3. Bewuste vervoerswijze keuze

Doelstelling

Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om een optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen te bevorderen, zodat aan de mobiliteitsbehoefte wordt tegemoet gekomen met minder nadelen. Anders dan bouw- en benuttingbeleid richt mobiliteitsmanagement zich niet op het faciliteren van een aanwezige vraag naar het gebruik van (overdrukke) infrastructuur, maar op het verleggen van die vraag naar andere reisdoelen, vervoerwijzen, reistijden routes etc. Dit door in te spelen op de vooroordelen die de reizigers daarmee kan behalen ten aanzien van gemak, snelheid, flexibiliteit en kosten. Daarmee draagt mobiliteitsmanagement bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de lokale leefbaarheid en het milieu.

De nota Mobiliteitsmanagement is op 13 december 2002 naar de Tweede Kamer toegestuurd.

Binnen mobiliteitsmanagement (het beleid om een bewuste vervoerswijze-keuze te bereiken) bestaan twee hoofdaandachtstvelden: Korte Ritten en Werkgerelateerde Verplaatsingen.

Aangezien mobiliteitsmanagement met name door provincies, kaderwetgebieden en gemeenten wordt vormgegeven, zullen de prestatiegegevens en doelen voor de begroting voor de komende jaren samen met de decentrale overheden bepaald worden. VenW heeft voorgesteld om te kiezen voor een doelformulering op de volgende indicatoren:

1. (hoger) aandeel fiets in korte ritten tot 7,5 km;
2. (hoger) aandeel alternatieven voor solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen.

Bovenstaande doelformulering kan op basis van door de decentrale overheden zelf gestelde doelen in 2003 verder geconcretiseerd of eventueel aangepast worden.

Aandeel fiets in korte ritten (verplaatsingen 0–7,5 kilometer)				
	Realisatie			Doelstelling
	1999	2000	2001	
Aandeel fiets in korte ritten	33,0	33,3	33,3	Hoger aandeel

Bron: CBS, OVG

Toelichting

Het fietsaandeel op de korte afstand is de laatste jaren redelijk stabiel. Kleine schommelingen in het fietsgebruik kunnen meestal verklaard worden vanuit het weerbeeld van een jaar. Een jaar met veel neerslag heeft een negatieve invloed op het fietsgebruik. De neerslag van de laatste jaren is boven het langjarige gemiddelde. Op zich is het gelijk blijvende fietsaandeel positief omdat we te maken hebben met een aantal trends die een negatieve invloed hebben op het fietsgebruik zoals vergrijzing, schaalvergroting en een toenemend tweede autobezit.

In 2001 waren meer dan 40% van de verplaatsingen in de ochtendspits werkgerelateerd. Op het hoofdwegennet is meer dan 80% van de verplaatsingen in de ochtendspits werkgerelateerd.

Van alle werkgerelateerde verplaatsingen wordt 57% met de auto afgelegd

(51% als autobestuurder en een kleine 6% als passagier). Ongeveer 2,5 miljoen werknemers reizen in de spits alleen in de auto. Zo'n 35% hiervan beschikt over alternatieven, waarbij vooral aan OV, fiets, gemotoriseerde tweewielers en ketenreizen moet worden gedacht.

Bij werkgerelateerde verplaatsingen hebben mensen dus een keuze en VenW wil deze kans benutten ten gunste van het aandeel alternatieven voor de solo-auto.

4. Capaciteitsvergroting infrastructuur

Netwerk Rijkswegen

Doelstelling

Het realiseren van een basiskwaliteit in 2020 voor bereikbaarheid in de vorm van een trajectsnelheid op autosnelwegen over een traject van minimaal 30 kilometer lengte, gemiddeld over alle werkdagen van het jaar, van ten minste 60 km per uur gedurende het drukste uur. Op het moment dat de trajectsnelheid structureel onder de toetswaarde van 60 km per uur komt is sprake van een knelpunt.

Met een beleidsmix van benutten, bouwen en bepalen is de ambitie de basiskwaliteit in 2020 bereikt te hebben.

De indicator trajectsnelheid, zoals ontwikkeld in het kader van het NVVP, heeft betrekking op alle trajecten met een lengte van minimaal 30 kilometer van aansluiting naar aansluiting. De trajectkeuze voor deze indicator moet nog verder uitgewerkt worden. Vooruitlopend op de nadere uitwerking van de indicator trajectsnelheid wordt op de meest congestiegevoelige trajecten per richting de gemiddelde snelheid berekend. Het betreft zomin mogelijk overlappende trajecten in de Randstad en het oosten en zuiden van het land. Ze zijn gekozen omdat op deze trajecten verkeerssignalering aanwezig is, waarmee de snelheden gemeten kunnen worden. Verondersteld wordt dat dit ook de trajecten zijn waar de congestie het grootst is. Het is echter nog geen dekkend beeld van alle autosnelwegen. In 2000 en 2001 is van 33 trajecten de trajectsnelheid gemeten, in 2002 waren dit er 3 meer. Dit geeft het volgende beeld:

Overzicht bereikbaarheid				
	Realisatie			Doelstelling
	2000	2001	2002	2020
Aantal trajecten (33 resp. 36 in beide richtingen)	66	66	72	
Aantal trajecten waar de 60 km/u niet is gehaald	21	28	23	0

Bron: AVV

Toelichting

Het aantal trajecten waarbij de trajectsnelheid onder de norm van 60 km p/u ligt is in 2002 afgenomen t.o.v. 2001. Dit geeft een indicatie dat de bereikbaarheid beter is geworden. De verklaring op hoofdlijnen hiervoor is de vertraging in de economische groei en de aanleg en betere benutting van het hoofdwegennet.

– Historische ontwikkeling tot en met 2002

In de bijgevoegde figuur staat het aantal trajecten waar de toetswaarde van 60 km per uur tijdens het drukste uur van de dag niet gehaald is. Op 23 van de 72 trajecten was de gemiddelde snelheid in 2002 in de ochtend- en/of avondspits onder de 60 kilometer. De kaarten laten zien waar de trajecten liggen.

Trajectsnelheden op werkdagen in het gehele jaar 2000 en 2001 en 2002 voor het drukste uur in de ochtend- en avondspitsperiode.

trajectsnelheid in de spits (km/u) drukste uur

		lengte	Ochtendspits (gem)			Avondspits (gem)		
Route/rijrichting *		in km	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Randstad Noord								
1	A7/A8/A10/A2 Purmerend-Amsterdam	33	38	42	42	87	91	93
1	A7/A8/A10/A2 Amsterdam-Purmerend	32	90	87	94	70	72	65
2	A7/A8/A10/A4 Zaanstad-Burgervveen	35	44	41	46	65	61	67
2	A7/A8/A10/A4 Burgervveen-Zaanstad	35	76	70	78	51	52	53
3	A4 Amsterdam-Leiden	34	–	77	71		59	61
3	A4 Leiden-Amsterdam	34	–	60	61		73	79
4	A9 Alkmaar-Haarlem	27	53	49	62	105	103	105
4	A9 Haarlem-Alkmaar	27	103	104	103	81	80	82
5	A9 Haarlem-Amsterdam	25	64	60	59	68	60	58
5	A9 Amsterdam-Haarlem	25	81	92	91	46	48	52
6	A6/A1/A10 Almere-Amsterdam	27	47	44	52	57	59	67
6	A6/A1/A10 Amsterdam-Almere	27	85	91	91	57	54	50
7	A1 Amersfoort-Amsterdam	32	54	48	54	83	83	85
7	A1 Amsterdam-Amersfoort	32	91	90	89	66	60	63
8	A1 Barneveld-Bussum	32	83	78	88	88	83	87
8	A1 Bussum-Barneveld	32	99	94	94	76	74	74
9	A2/A9 Utrecht-Amsterdam	29	54	53	61	77	70	74
9	A2/A9 Amsterdam-Utrecht	30	65	79	80	59	49	60
10	A12/A27 Utrecht-Hilversum	27	96	95	99	68	59	63
10	A12/A27 Hilversum-Utrecht	28	63	61	66	77	66	66
11	A28 Amersfoort-Utrecht	31	59	57	63	88	83	85
11	A28 Utrecht-Amersfoort	31	87	88	84	61	54	53
Randstad Zuid								
12	A16/A20/A13/A4 Rotterdam-Den Haag	28	49	48	52	80	71	72
12	A16/A20/A13/A4 Den Haag-Rotterdam	28	69	67	63	42	42	46
13	A12 Gouda-Den Haag	32	50	46	48	65	68	71
13	A12 Den Haag-Gouda	32	82	83	84	61	58	59
14	A15/A4/A20/A13/A4 Rijnmond-Den Haag	35	61	64	64	72	66	60
14	A15/A4/A20/A13/A4 Den Haag-Rijnmond	33	75	74	72	47	46	48
15	A4 Rotterdam-Leiden	28		68	67		82	80
15	A4 Leiden-Rotterdam	29		78	70		51	55
16	A29/A15/A4/A20 Oud-Beijerland-Westland	33	58	58	66	88	85	92
16	A29/A15/A4/A20 Westland-Oud-Beijerland	32	89	82	91	72	70	69
17	A15 Europoort-Papendrecht	29	95	97	96	82	74	65
17	A15 Papendrecht-Europoort	29	76	78	83	90	86	83
18	A15/A16 Gorinchem-Rotterdam	36	65	65	64	85	89	82
18	A15/A16 Rotterdam-Gorinchem	36	87	89	92	70	70	70
19	A16/A20/A13 Dordrecht-Rotterdam	29	50	52	61	81	75	77
19	A16/A20/A13 Rotterdam-Dordrecht	29	89	87	90	67	67	71
20	A12 Bodegraven-Utrecht	33	77	75	77	69	62	62
20	A12 Utrecht-Bodegraven	33	104	100	99	78	73	74
21	A12 Gouda-Utrecht	30	62	64	64	92	91	91
21	A12 Utrecht-Gouda	30	106	96	96	76	73	74
22	A12/A20 Gouda-Vlaardingen	28	61	63	65	74	73	76
22	A12/A20 Vlaardingen-Gouda	28	71	68	71	62	58	57
23	A2 Beesd-Utrecht	28	49	43	48	84	86	82
23	A2 Utrecht-Beesd	28	95	96	93	52	48	58
24	A27 Gorinchem-Utrecht	35	85	63	66	94	88	88
24	A27 Utrecht-Gorinchem	35	101	97	96	59	52	53
Buiten de Randstad								
25	A16 Breda-Dordrecht	26	82	73	80	88	91	91
25	A16 Dordrecht-Breda	26	82	82	76	68	49	55
26	A27 Breda-Gorinchem	32	75	68	78	93	97	97
26	A27 Gorinchem-Breda	32	99	95	96	100	87	94
27	A58/A16 Tilburg-Breda	33	100	86	95	97	94	94

Trajectsnelheden op werkdagen in het gehele jaar 2000 en 2001 en 2002 voor het drukste uur in de ochtend- en avondspitsperiode.

trajectsnelheid in de spits (km/u) drukste uur

		lengte	Ochtendspits (gem)			Avondspits (gem)		
Route/rijrichting *		in km	2000	2001	2002	2000	2001	2002
27	A58/A16 Breda–Tilburg	34	102	92	97	101	100	98
28	A2/A58 Eindhoven–Tilburg	28	103	102	102	93	93	93
28	A2/A58 Tilburg–Eindhoven	28	78	79	85	76	77	77
29	A67/A2 Eindhoven–Den Bosch	40	72	73	78	61	60	68
29	A67/A2 DenBosch–Eindhoven	42	77	85	83	74	76	76
30	A2 Den Bosch–Culemborg	33	53	47	56	89	87	79
30	A2 Culemborg–DenBosch	33	78	67	78	72	66	73
31	A2/A76 Heerlen–Maasbracht	35	102	105	104	97	102	100
31	A2/A76 Maasbracht–Heerlen	36	89	90	85	93	92	92
32	A12 Ede/Wageningen–Utrecht	31	66	64	68	103	106	101
32	A12 Utrecht–Ede/Wageningen	31	105	105	105	88	91	88
33	A12 Arnhem–Ede	29	74	71	81	101	103	105
33	A12 Ede–Arnhem	29	101	98	101	88	79	84
34	A12/A50/A73 Arnhem–Nijmegen	30	94	93	93	65	61	68
34	A12/A50/A73 Nijmegen–Arnhem	32	82	83	86	95	91	93
35	A1/A50 Deventer–Arnhem	36	79	76	78	96	96	95
35	A1/A50 Arnhem–Deventer	35	101	99	100	69	67	53
	A28 Zwolle–Hattemerbroek				98			101
	A28 Hattemerbroek–Zwolle				94			41

Bron AVV

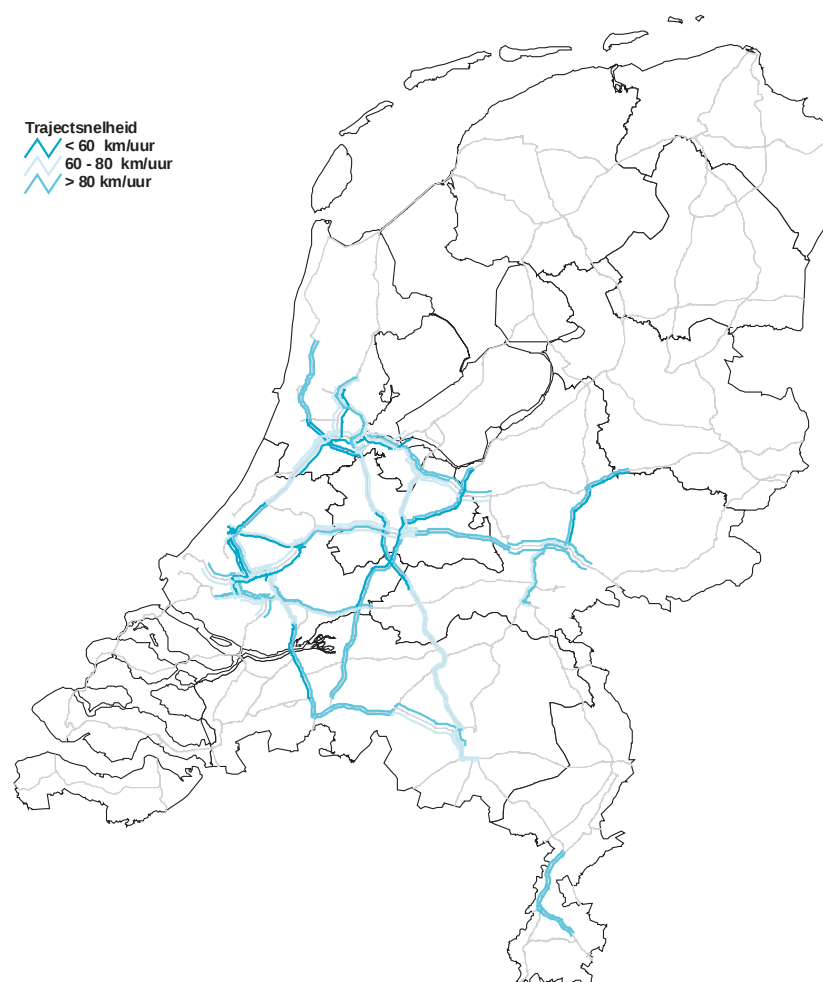
* Betekenis van de kleur van het trajectnummer in de linkerkolom:

35 trajectsnelheid ligt in trajectnummer 35 in 2002 tenminste in één spitsperiode onder de 60 km/uur

29 trajectsnelheid ligt in traject 29 in 2002 boven de 60 km/uur, maar in tenminste één spitsperiode onder 80 km/uur

27 trajectsnelheid ligt in traject 27 in 2002 in ochtend- en avondspits boven de 80km/uur

Traject snelheid avondspits 2002
(drukste uur, gemiddeld over alle werkdagen)



Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer, februari 2003

Trajectnsnelheid ochtendspits 2002
(drukste uur, gemiddeld over alle werkdagen)



Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer, februari 2003

Als indicator voor toegevoegde capaciteit rijkswegen wordt de toename van capaciteit als gevolg van betere benutting en aanleg gehanteerd. De grotere capaciteit zal worden benut om het groeiende verkeer (kwantiteit) op te vangen en de gewenste trajectnsnelheid (kwaliteit) te realiseren. De toegevoegde capaciteit is één van de maatregelen om de gewenste trajectnsnelheid te bereiken. Deze indicator is direct gekoppeld aan de in het betreffende jaar opengestelde infrastructuur projecten. De exacte definiëring van deze indicator is nog in ontwikkeling. In dit Jaarverslag wordt het aantal kilometer opengestelde rijstrook gehanteerd als indicator.

In 2002 zijn de volgende projecten opengesteld:

Overzicht aantal kilometer opengestelde rijstroom in 2002	
Projecten	Aantal kilometer opengestelde rijstroom
Aanleg	
– A4 Tweede Beneluxtunnel met toeleidende wegen verbreding naar autosnelweg 2x2 + 2x2 en 1 wisselstrook incl. 2e tunnel : 6,3 km.	31,5
– N44 aanpassing traject Wassenaar, aanleg parallelwegen: 1,9 km.	3,8
Benutting	
– A2 knooppunt Empel naar Rosmalen Noord-Brabant. De totale lengte is 1 km. De extra rijstroom is overdag open en 's avonds dicht.	1
– A2 knooppunt Everdingen naar Leerdam. De totale lengte spitsstrook is 4,3 km.	4,3
– A2 Leerdam naar knooppunt Everdingen met een totale lengte spitsstrook van 3,7 km.	3,7
– A12: Laagraven naar Kanaleneiland parallelbaan bij Utrecht. Totale lengte van deze parallelbaan is 0,6 km.	0,6
– Toegevoegde rijstroom 2002	44,9 km

Nadere informatie over de voortgang van de infrastructuurplanning is opgenomen in de verantwoording infrastructuurfonds. De effecten van de in 2002 in gebruik genomen infrastructuurprojecten op het gehele jaar 2002 zijn uiteraard afhankelijk van het tijdstip in het jaar van openstelling.

Netwerk railwegen

Doelstelling

Verbeteren van het treinproduct en de in het Overgangscontract II afgesproken groei van 23% in 2005 t.o.v. 2000 op te vangen door investeringen en een betere benutting de reeds aanwezige infrastructuur volgens de volgende verdeling:

- 10% door infrastructuurmaatregelen die het mogelijk maken met meer treinen te rijden (onder meer door het huidige MIT programma en de bogen rondom Amsterdam); dit betreft het zogenaamde programma EPO (energievoorzieningen, perronverlenging en opstelreinen).
- 13% door de inzet van langere treinen en een betere bezetting per trein.
- door het opstellen en presenteren in 2002 van een benuttingsprogramma om de benutting van de reeds aanwezige infrastructuur te optimaliseren.

Overzicht van de toegevoegde capaciteit door benutting- en aanlegprojecten spoorwegennet									
Voor de jaren	Realisatie						Doelstelling		
	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2010
index	100			100	103	106	110	116	123

Bron: VenW

Toelichting

De doelstelling is gelijk gesteld aan de groei van reizigers in de spits (zie ook artikel 7).

De realisatie van de toegevoegde capaciteit is zeer lastig uit te drukken in eenduidige cijfers. De vervoerscapaciteit van het spoornet is immers van een groot aantal factoren afhankelijk, zoals type materieel (lengte trein; dubbel- of enkeldekstreinen, maximale mogelijke treinlengte), type dienstregeling, inrichting van logistieke processen en geluids- en veiligheids-eisen (zie ook IBO-benuttingsmaatregelen spoor).

Overzicht reizigerskilometers				
Voor de jaren	Realisatie			Doelstelling
	2000	2001	2002	2010
Reizigerskilometers afgewikkeld op het spoornet	14,8	14,4		18,9

Bron: NSR

Toelichting

De doelstelling 2010 is overeenkomstig de beleidsnota Derde Eeuw Spoor betreft € 18,9 mld. reizigerskilometers (en dateert uit 1999). Dit is inclusief het vervoer van de hogesnelheidstreinen. Gezien het OC II is er geen sprake van een omvangdoelstelling. Het betreft een verwachting van het vervoer per spoor tot en met 2010, op basis van de in 1999 bestaande inzichten en te nemen maatregelen. Inmiddels wordt gewerkt aan een nieuwe verwachtingen t.a.v. het vervoer, op basis van de marktinzichten van NSR, het project «Benutten en Bouwen» en de te maken afspraken in de vervoerconcessie.

Regionale en lokale infrastructuur

Doelstelling

Aansturen van regionale en lokale infrastructuur door het verstrekken van een gebundelde doeluitkering (voor projecten tot en met € 11,3 miljoen) en subsidieverlening aan de regionale partners voor projecten van € 11,3 miljoen en meer (IF01.03).

Voor de verantwoording wordt verwezen naar het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds.

06.3 Beleidsinstrumenten

1. Onderhoud infrastructuur

Wet- en regelgeving:

Op 1 januari 2000 is het Besluit gebruiksvergoeding, met regels voor de vergoeding van het gebruik van spoorweginfrastructuur, in werking getreden. Hierin is opgenomen dat spoorwegondernemingen een gebruiksvergoeding aan de NS Railinfrabeheer betalen. Tevens zijn sinds 1 januari 2000 twee ministeriële regelingen van kracht die dit nader uitwerken. In de regeling gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur zijn nadere regels opgenomen met betrekking tot het bepalen van de door te belasten kosten en de tariefregeling gebruiksvergoeding geeft aan welke

tarieven in dat betreffende jaar per treinkilometer en per haltering bij de diverse stations moeten worden betaald. Het Besluit gebruiksvergoeding is in 2002 nageleefd.

Uitvoering en handhaving

De uitgaven voor onderhoud van rijkswegen en het railwegennet worden verantwoord op het Infrastructuurfonds.

2. Gebruiker betaalt

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Tot en met mei 2002 is gewerkt aan de uitwerking van de kilometerheffing. In het Strategisch Akkoord is afgesproken dat voor de voorbereiding van een eventuele invoering van een kilometerheffing geen financiële middelen worden vrijgemaakt. Eind mei 2002 viel de politieke beslissing geen financiële middelen vrij te maken voor de uitwerking en invoering van de kilometerheffing. Een aantal lopende activiteiten, waarvoor al contracten waren gesloten, is doorgezet. Als gevolg hiervan is – met uitzondering van een aantal lopende activiteiten, waarvoor al contracten waren gesloten – de gehele projectorganisatie van Kilometerheffing werd «on hold» gezet.

Wet- en regelgeving

Het Besluit gebruiksvergoeding, met regels voor de vergoeding van het gebruik van spoorweginfrastructuur is in 2002 nageleefd.

3. Bewuste vervoerswijze keuze

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Doelstelling van het beleid is een toename van het fietsaandeel op de korte verplaatsingen. De resultaten uit de door de Fietzersbond ontwikkelde benchmark Fietsbalans laten zien dat er in veel gemeenten potentieel een behoorlijke stijging mogelijk is. De fietsaandelen op de korte afstand variëren van gemeente tot gemeente en lopen uiteen van 15–50%.

De Fietsbalans, die een stimulerend effect heeft op het gemeentelijk fietsbeleid, is een instrument dat toegepast kan worden dankzij de financiële steun van Verkeer en Waterstaat aan de Fietzersbond.

Het verhogen van het fietsaandeel vraagt een lange adem en is in zeer grote mate afhankelijk van de inspanningen op lokaal niveau. De inzet van het rijk is stimulerend, faciliterend en voorwaardenscheppend. Het duurt daarom enige jaren voordat de Rijksinzet zichtbare effecten kan sorteren op straat. Ook daar waar het rijk direct zelf maatregelen neemt, duurt het enige jaren voordat een landelijk effect op het fietsgebruik merkbaar is. Van een aantal activiteiten die de afgelopen 2 jaar in gang gezet zijn, zoals een landelijk programma voor de aanpak van fietsdiefstal (getrokken door BZK), het opzetten van een adequate kennisinfrastructuur ten behoeve van lokale overheden en het bouwen van veilige fietsenstallingen bij NS stations mag dus pas over een paar jaar een zichtbaar resultaat op het fietsgebruik verwacht worden.

Voorjaar 2002 is het interdepartementale project rond Korte Ritten afgerond met een congres voor met name gemeenten en maatschappelijke organisaties waarin de nodige ideeën zijn aangereikt voor effectieve lokale aanpak. 2002 was ook het eerste volledige jaar van het door VenW ingestelde en gefinancierde Fietsberaad. Het Fietsberaad helpt decentrale overheden bij het realiseren van fietsbeleid. Zij analyseert kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik en het zoekt naar oplos-

singen. Het Fietsberaad geeft sinds januari 2002 het blad Fietsverkeer uit. Ook zijn publicaties voor gemeenten uitgegeven over specifieke onderwerpen.

VenW heeft in 2002 de SER om advies gevraagd over de wijze waarop de mogelijkheden die de relatie werkgever–werknemer biedt beter benut kunnen worden voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid. In 2003 zal VenW samen met de sociale partners en andere betrokken partijen de adviesaanvraag verder uitwerken. Op basis van het SER-advies zal vervolgens gezamenlijk een beleidslijn terzake ontwikkeld worden. Ook heeft VenW in 2002 de ontwikkeling van het zogenaamde basispakket vervoermanagement gefinancierd. Het basispakket vervoermanagement bestaat uit een aantal aantrekkelijke, eenvoudig door de werkgever aan de werknemer aan te bieden diensten, die aanzienlijke resultaten kunnen hebben. Onderzoek heeft aangetoond dat toepassing van het basispakket vervoermanagement leidt tot verlaging van het autosolisme in het woonwerk verkeer met gemiddeld 5 procentpunt. De werkgeverskoepels VNO/NCW en MKB Nederland dragen het basispakket uit naar de achterban, die op regionaal en lokaal niveau een dialoog en samenwerking met de overheden zal aangaan.

Financiële stimulering

Het bereiken van het doel is in hoge mate afhankelijk van de inspanningen op regionaal en lokaal niveau. VenW verstrekt een financiële bijdrage aan provincies en kaderwetgebieden om het beleid gericht op werkgerelateerde verplaatsingen vorm te geven. De decentrale overheden worden bij de ontwikkeling en uitvoering van het beleid ondersteund door het Kennisplatform Verdi, zowel op het gebied van vervoermanagement als mobiliteitsmanagement. Voor werkgevers is kennis en informatie beschikbaar bij de organisaties Vervoermanagement Nederland en TelewerkForum.

Uitvoering en handhaving

Voor wat betreft de fietsenstallingen bij stations waren er per 31 oktober 2002 zo'n 160 locaties opgeleverd van de in totaal 380 stations, voornamelijk locaties met onbewaakte stallingen en kluizen. In het kader van de van «A naar Beter campagne» zijn in 2002 twee televisiespots uitgezonden: één over fietsgebruik in de stad en één om het begrip autodaten te introduceren bij een groot publiek.

Het rijk voert een aantal activiteiten uit om werknemers te verleiden tot andere manieren van reizen dan solo-autogebruik in de spits: gebruik van alternatieven, maar ook reizen buiten de spits of telewerken. Deze faciliterende en kaderstellende activiteiten richten zich vooral op de relatie werkgever-werknemer en op een goed georganiseerde kennisfunctie.

Monitoring en beleidsevaluaties

Programma 2002 beleidsevaluaties artikel 6 Bewuste vervoerwijze keuze				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Evaluatie keten mobiliteit	Jan 2002–jun 2002	2002	Evalueren van het programma ketenmobiliteit	Ex post

De hoofdconclusies van de evaluatie ketenmobiliteit zijn als volgt:

- het programma is een geschikt instrument gebleken om innovatie te bevorderen;
- in de toekomst meer inhoudelijk focus aanbrengen en meer aandacht voor markt penetratie;
- meer aandacht voor vastleggen van leerervaringen.

4. Capaciteitsvergroting infrastructuur

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling:

• spoor

Er is in 2002 een onderzoek gestart naar de kosten en baten van een nieuw pakket investeringen. Dit heeft in het kader van het project Benutten en Bouwen geleid tot het opstellen van een korte termijn plan, waarin tevens een (neerwaartse) bijstelling van de groeiverwachting is opgenomen, afhankelijk van het pakket maatregelen. In het project Benutten en Bouwen is een kosten-baten-studie afgerond voor het gehele pakket tot 2020, alsook voor het korte termijn pakket. Dit biedt inzicht in de meest urgente en meest effectieve maatregelen, zowel voor de infrabeheerder als de vervoerders. Het betreft een integrale MKBA-analyse (zoals ook bepleit in het IBO onderzoek).

Het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) naar Beter benutten van het spoor is afgerond en aan de Tweede Kamer gezonden. Een Kabinetsstandpunt is gezien de status van het Kabinet Balkenende niet opportuun. De IBO doet een aantal voorstellen om benutten een volwaardige plaats in het beleidsproces te geven.

In 2002 is door VenW, als een van de betrokkenen bij de projectorganisatie Benutten en Bouwen, meegewerkt aan het maken van integrale analyses van het spoorsysteem en de verwachtingen in de periode tot en met 2020. Dit zal worden betrokken bij het opstellen van het nieuwe NVVP en worden vertaald in een investeringsplan. De tussenresultaten zijn aan de Tweede Kamer gezonden. Inmiddels is overleg met de regionale overheden hierover gestart.

• Wegen

In de begroting 2002 is aangekondigd dat er in de loop van 2001 een (tussentijdse) evaluatie van het programma Verkeersbeheersing beschikbaar zou komen. Dit tijdstip is niet gehaald. Naar verwachting zal de (tussentijdse) evaluatie begin 2003 worden opgeleverd.

In het kader van het NVVP is afgelopen jaar gewerkt aan een opvolger van het programma Verkeersbeheersing. Dit programma heeft als naam het programma Benutten Wegen 2002–2010 gekregen. Omdat over het NVVP geen definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden wordt het document intern Verkeer en Waterstaat gebruikt als basis voor nadere gedachtevorming en -invulling omtrent benutten wegen in het kader van het nieuw op te stellen NVVP.

Het programma Benutten Wegen 2002–2010 is de basis geweest voor de selectie van benuttingsprojecten in het kader van de Spoorwet Wegverbreding.

● **spoor**

Met de gezamenlijke organisaties en vervoerders wordt gewerkt aan voorstellen voor benuttingsscenario's, die aansluiten bij de doelen van VenW en die spoedig en krachtig ter hand kunnen worden genomen. Op deze manier wordt gestreefd meer treinen te laten rijden, mede mogelijk gemaakt door middel van infrastructuurmaatregelen.

In 2002 is door RIB een begin gemaakt met het uitvoeren van maatregelen als energievoorziening, perronverlengingen, uitbreiding van emplacementen. In 2002 zijn de volgende kleine inframaatregelen getroffen: opstel terrein Den Haag-Binckhorst eerste fase, enkele perronverlengingen en ATB-maatregelen.

Deze benuttingsmaatregelen dienen mede om de vervoerscapaciteit te kunnen vergroten, behorende bij het overgangscontract II (OCII) tot uiteindelijk 17–23% meer capaciteit in 2005.

In 2002 is het project Eindhoven–Liempde (uitbreiding van 2 naar 4 sporen) in gebruik genomen. In de VINEX-locatie Nijmegen Waalsprong is in 2002 een station (Nijmegen Lent genaamd) geopend. De spoorlijn Nieuweschans–Leer is eind 2001 gerenoveerd en in 2002 weer geopend voor het treinverkeer.

Daarnaast is in 2002 een aantal kleinere projecten uitgevoerd, zoals overwegen (zie artikel 5.2).

Van het BB21 programma is de landelijke invoering van het nieuwe mobiele communicatienetwerk gestart en medio 2003 gereed. Tevens zijn in 2002 twee testbaanvakken voor het testen van de nieuwe ETCS-beveiliging in gebruik genomen. Daarnaast is en wordt de ontwerpbibliotheek voor de 25kV energievoorziening verder ontwikkeld, evenals de benodigde aanpassingen van het treindienst procesleiding systeem VPT naar VPT+.

De vervoerder is gestart met het in gebruik nemen van nieuw materieel. Naast opgeknapte 2e hands wagons, gaat het vooral om verlenging van bestaande en aanschaf van extra dubbeldekstreinstellen. Dit leidt tot treinen met meer vervoerscapaciteit en daarmee een betere benutting van het spoornet. Tevens wordt een overwegenprogramma uitgevoerd (zie verantwoording artikel 5).

Naast benuttingsmaatregelen wordt extra capaciteit gecreëerd door middel van aanleg van infrastructuur. Een aantal projecten is daartoe in uitvoering. Bouwinspanning is gericht op het verbeteren van het treinproduct, gebaseerd op het tweede tactisch pakket. Speerpunten zijn (naast het eerste pakket infrastructuur, het zogeheten ProRail-pakket), de aanleg van de HSL-Zuid, light-railprojecten, uitbouw van het bestaande net (o.a. diverse bogen in de regio Amsterdam en het project Amsterdam–Bijlmer–Utrecht) en opening nieuwe stations, alsmede spoorwegveiligheid, energievoorzieningen en verbeteren van milieuprestaties. Tevens gaat het om verbetering van de reisketen (fietsenstallingen) en opzet en financiering van NSP-stations samen met derden.

In 2002 heeft als gevolg van het Strategisch Akkoord van juli 2002 een algehele bijstelling van het programma plaatsgevonden. Deze was in de begroting voor 2002 niet voorzien. Als gevolg van het niet volledig uitkeren van de prijscompensatie en het reserveren van risico's van de mega spoorprojecten (HSL-Zuid en Betuweroute) is het programma aangepast en een aantal projecten vertraagd. Dit heeft geleid tot aanpassing van de

middelen voor diverse spoorprojecten, de Noord-Zuidlijn, Randstadrail, Nieuwe Sleutel Projecten/grote stations en verschuiving van projecten naar latere datum (Hanzelijn, tunnel Delft). Middelen zijn opgenomen voor nieuwe stations nabij VINEX-locaties. De in aanleg zijnde projecten voor de komende jaren zijn – mede gezien afspraken in het Overgangscontract II (groei spits, punctualiteit) – bij deze herprioritering gehandhaafd. Inmiddels zijn op basis van de begroting, voor de MIT-behandeling in december 2002, met de regio's aanvullende afspraken gemaakt. Deze afspraken betreffen de financiering van de NSP-stations Rotterdam, Den Haag, alsmede de Noord-Zuidlijn en Randstadrail. Tevens zijn moties aangenomen t.a.v. de Hanzelijn (betreft versnelling).

Verwijzingen naar uitgaven Infrastructuurfonds

De uitvoering van een aantal infrastructurele maatregelen worden verantwoord op het Infrastructuurfonds. In onderstaande tabel zijn de betreffende bedragen weergegeven.

Overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (in EUR 1,0 mln)						
Art.omschrijving	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
IF 01.01 Rijkswegen	1 421	1 306	1 441	1 525	1 397	128
IF 01.02 Railwegen (incl. AKI)	909	1 004	1 215	1 182	1 059	123
IF 01.03 (incl. Duurzaam Veilig)	539	600	502	544	631	- 87
IF 03.01 Westerscheldetunnel	122	85	174	233	155	78
IF 03.03 HSL	267	500	945	1 189	836	353
IF 03.05 Betaald rijden	19	15	15	13	79	- 66
IF 04.07 Regionale Mob. Fondsen	0	170	284	38	182	- 144

06.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (in EUR 1,0 mln)						
06 Versterking netwerk personenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				25 740	18 545	7 195¹
Uitgaven				22 676	23 174	- 498
06.01 Programma-uitgaven				18 122	19 265	- 1 144
<i>06.01.02 Gebruiker betaalt</i>				0	0	0
<i>06.01.03 Bewuste vervoerswijzekeuze</i>				15 716	16 823	- 1 108
Subsidie				5 569	6 753	- 1 184
Bijdrage aan lagere overheden				9 208	9 070	138
Bijdrage stim. gedeeld autogebruik				939	1 000	- 61
<i>06.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>				2 406	2 442	- 36
Beleidsvoorbereiding en evaluatie				2 406	2 442	- 36
Communicatie en draagvlak				0	0	0
06.02 Apparaatsuitgaven				4 555	3 909	646
Apparaatsuitgaven				4 555	3 909	646
06.03 Ontvangsten				74	0	74

¹ Het verschil wordt veroorzaakt door het aangaan van méérjarige verplichtingen voor «Ketenmobiliteit» en «Korte ritten».

06.5 Groeiparagraaf

De beide prestatiegegevens voor het artikelonderdeel capaciteitvergroting weginfrastructuur zijn nog in ontwikkeling. Voor het prestatiegegeven m.b.t. de trajectsnelheid wordt gewerkt aan een verdere uitbreiding van de voorbeeldtrajecten met een lengte van minimaal 30 km. Gestreefd wordt naar een landelijke dekking van dit prestatiegegeven. De exacte definiëring van het prestatiegegeven toegevoegde capaciteit staat nog niet vast en zal verder worden ontwikkeld.

Aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen: De uitgangssituatie wordt in beeld gebracht, maar is op dit moment nog niet bekend. Naar verwachting zal in de eerste helft van 2003 het aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen in kilometers voor het jaar 2001 geleverd kunnen worden.

07.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het verbeteren van de personenvervoermarkt ten behoeve van het behoud en de verbetering van de bereikbaarheid, zodanig dat de verbindingen over weg en spoor positief gewaardeerd worden door burgers en bedrijven.

De reiziger is redelijk tevreden over de kwaliteit van de produkten op de personenvervoermarkt. Het stads- en streekvervoer wordt door de klanten gewaardeerd met een kleine zeven en het taxivervoer met een ruime zeven.

De reiziger krijgt steeds meer te kiezen; en maakt daar ook gebruik van. Vanuit zijn eigen mobiliteitsbehoefte, afhankelijk van het motief van de verplaatsing, de plaatsen van herkomst en bestemming, de afstand, het tijdstip en de prijs wordt de keuze bepaald. En vaak worden meerdere vervoerwijzen aan elkaar gekoppeld. Een gedifferentieerd aanbod maakt dat mogelijk. Veelal wordt voor de auto gekozen, maar in specifieke segmenten van de markt is het openbaar vervoer, de taxi of de fiets het aangewezen vervoermiddel.

Op de klant gericht maatwerk en het best mogelijke produkt is daarbij het streven. Dat is niet altijd en vanzelfsprekend de kwaliteit die we verlangen. Daarom heeft het rijk een rol te vervullen: richtinggevend, voorwaarden-scheppend, stimulerend, faciliterend en wetgevend.

Marktwerking moet de reiziger en de vervoerder nog dichter bij elkaar brengen met klantgerichtheid als resultaat. Met de aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer en de deregulering van de taximarkt zijn stappen gezet die moeten leiden tot kwaliteitsverbeteringen, waarvan de reiziger de meerwaarde ervaart. Bij het aanbesteed streekvervoer is dat al merkbaar: aantoonbare efficiency- en kwaliteitsverbetering. Aan de taximarkt is hard gewerkt, maar nog niet alle beoogde effecten zijn zichtbaar. De tarieven zijn, anders dan verwacht, gestegen en het taxigebied is afgenomen. Wel is de beschikbaarheid van taxi's en de keuzevrijheid voor de klant vergroot.

Daarbij krijgt de reiziger, mede door de inzet van de decentrale overheden, de beschikking over faciliteiten die de vervoerketen verbeteren: fietsstallingen bij het OV; de OV-fiets, reisinformatie en overstappunten voor de aansluiting tussen auto en OV. Uitgesproken positief is het oordeel van de reiziger over de proef met de Tripperpas; de resultaten worden ingebracht in de ontwikkeling van de landelijke chipkaart.

Punt van zorg is de toegenomen sociale onveiligheid. Op basis van het Aanvalsplan Sociale veiligheid OV is in 2002 besloten extra maatregelen te treffen en daarvoor extra middelen in te zetten.

De Algemene toelichting voor spoor is verwerkt in de toelichting op de operationele beleidsdoelstellingen.

07.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Spoorvervoer

Doelstelling

Het streven is te komen tot een verbetering van de prestaties van het spoorvervoer.

In het Prestatiecontract (Overgangscontract II) voor het hoofdspoor-netwerk zijn de doelen van bereikbaarheid en klanttevredenheid geopera-tionaliseerd in gekwantificeerde output-indicatoren reizigersgroei in de spits en punctualiteit.

Overzicht van de aantallen reizigers in de spits (N.B. exclusief studentenkaart)							
	Realisatie ¹			Doelstelling			
	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005
Percentage jaarlijkse groei		-3	4	3	4	5	6
(naar 12 grote steden + Schiphol) (index)	100	97	100,8	106,1	110,3	115,9	123

Bron: NSR.

¹ De realisatiecijfers zijn schattingen. De methodiek is nog niet definitief vastgesteld door NS en VenW, dus voorlopige cijfers. De methodiek geeft vooral de trend weer, doch is van jaar op jaar beperkt nauwkeurig.

Toelichting

In het OC II is een gestage stijging van het aantal reizigers in de spits naar 12 steden en Schiphol beoogd. In de periode 2000 t/m 2002 is sprake van een lichte stijging met ca. 0,8% in de spits. De totale vervoersomvang van het treinvervoer is daarentegen afgenomen in deze jaren. De trein heeft naar de 12 steden en Schiphol in de spits een relatief goede concurrentiepositie. Bovendien zijn blijkbare – ondanks de kwaliteitsproblemen in 2002 – veel mensen aangewezen op de trein in de spits.

De ontwikkelingen tot en met 2002 van het treinvervoer in de spits naar de 12 steden en Schiphol, gecombineerd met de vooruitzichten voor de komende jaren zullen er waarschijnlijk toe leiden dat de beoogde groei niet kan worden bereikt.

Overzicht van de punctualiteit op het hoofdspoor-netwerk						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Percentage tijdige aankomsttijden conform afspraken Overgangscontract II		80	80,5	82	85	89
Realisatie punctualiteit	85	79,9	81,2			

Bron: ProRail.

Toelichting

Beoogd werd een zeer lichte stijging van de punctualiteit van 80,5% in 2002 (80% was streefwaarde in 2001). De feiten in 2002 zijn iets minder ongunstig dan werd ingeschat, het doel in 2002 is gehaald. De gerealiseerde punctualiteit in 2002 is 81,2%. Dit is hoger dan het dieptepunt in 2001 (realisatie 79,9%). De punctualiteit ligt echter nog steeds lager dan in 2000 toen 85% van de treinen op tijd reed.

In het overgangscontract zijn de Staat en NS een stijging van de punctua-liteit van 80% in 2000 naar 89% in 2005 overeengekomen. Daartoe is een gezamenlijke inspanning van zowel vervoerder als de infrabeheerder nodig om het aantal storingen te verminderen. In de herbezinningbrief is aangegeven dat in 2002 80,5% van de treinen op tijd kan rijden.

Of het doel uit de begroting 2003 – bijgestelde doelstelling van 87% betrouwbaarheid in 2006 cf. het strategisch akkoord juli 2002 – bereikt wordt, is nu nog niet te zeggen. De positieve tendens geeft aan dat we op de goede weg zitten.

Naast de twee bovenstaande doelen in het Overgangscontract II, worden de ontwikkelingen in het spoorvervoer afgemeten aan twee aanvullende indicatoren: de totale vervoeromvang en het algemene oordeel van de klanten.

Prestatiegegevens reizigerskm's (x 1 mrd)							
	Realisatie			Doelstelling conform Overgangscontract II			
	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005
Hoofdspoor netwerk	12 347	11 994	n.b.	12 832	13 085	13 344	13 610
Overig (regionaal) spoor netwerk	2 413	2 398	n.b.				
Totaal spoor netwerk	14 760	14 392	14 288				

Bron: NSR.

Toelichting

In 2002 is het totaal aantal reizigers licht gedaald met 0,7% ten opzichte van 2001. Dit ondanks een reële daling van de treintarieven in 2002 met ca. 3,5%.

Overzicht realisatie algemeen klantoordeel								
	Realisatie							
	2001				2002			
	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw	1e kw	2e kw	3e kw	4e kw
Algemeen klantoordeel (per kwartaal)	6,3	6,3	6,0	6,0	6,1	6,4	6,5	6,3
Gemiddelde klantoordeel op jaarbasis	6,2				6,3			

Bron: Klanttevredenheidsonderzoek NSR, in opdracht van VenW.

Toelichting

Het algemeen klantoordeel is in 2002 licht gestegen ten opzichte van 2001. Dit lijkt vooral samen te hangen met de lichte verbetering van het aantal treinen dat op tijd rijdt.

2. Regionaal Openbaar Vervoer

Doelstelling

Doel is het verbeteren van de prestaties van het regionaal OV. De reizigersbijdrage regionaal OV moet in 2010 tot 41% verhoogd zijn, bij een groei van het aantal reizigerskilometers tot € 7,1 mld.

Overzicht reizigerskm's (x 1 mld)							
	Realisatie			Doelstelling			
	2000	2001	2002	2002	2003	2005	2010
Kaderwetgebieden	3,5	3,5	3,7	3,6	3,7	3,8	4,1
Provincies	2,1	2,2	1,9	2,2	2,2	2,3	2,5
Gemeenten	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
Totaal	6,0	6,1	6,0	6,2	6,3	6,5	7,1

Bron: WROOV-onderzoek.

Toelichting

De groei van het aantal reizigerskilometers verloopt niet volgens de doelstelling. Met name de kilometerproductiefactor van de sterabonnementen is sterk gedaald (zie WROOV-plusonderzoek, NEA). Een mogelijke verklaring hiervoor is de herzonering (kleinere zones; dus minder km's met het zelfde abonnement). Daarnaast is ook het effect van onderzoeksonnauwkeurigheid niet uit te sluiten.

Overzicht percentage reizigersbijdrage regionaal openbaar vervoer							
	Realisatie			Doelstelling			
	2000	2001	2002	2002	2003	2005	2010
Kaderwetgebieden	35	35	35	36	36	37	40
Provincies	39	39	39	39	40	41	43
Gemeenten	34	35	35	35	35	36	38
Totaal	36	37	37	37	37	38	41

Bron: Regeling rijksbijdrage regionaal openbaar vervoer.

Toelichting

De reizigersbijdrage is in 2002 licht gestegen door de toename in de kaderwetgebieden. Het ten doel gestelde percentage wordt net niet gehaald.

Overzicht aanbestedingsgraad regionaal openbaar vervoer							
	Realisatie			Doelstelling			
	2001	2002	2003	2003	2004	2006	2007
Regionaal OV (excl. Spoor en GVB's)		5%	14%	17%	35%	100%	100%
Gemeentelijke Vervoer Bedrijven (GVB's)						35%	100%

Bron: Onderzoek VenW.

Toelichting

Alle gegevens zijn per 1 januari én op basis van de datum van ingang van de concessie.

Dus op 1 januari 2002 reed 5% van het regionaal OV (excl. spoor en GVB's) onder een concessie verleend na een procedure van aanbesteding. Op basis van gunning waren de cijfers voor 2002 6% en voor 2003 16%.

De gegevens over deze aanbestedingsgraden zijn berekend op basis van de opgaven van de decentrale overheden.

Op basis van de eerste resultaten van de openbare aanbestedingen kan worden geconcludeerd dat de efficiency voor het streekvervoer in de betreffende gebieden met ongeveer 7% is toegenomen (meer dienstregelingen voor hetzelfde budget of dezelfde dienstregelingen voor een lagere prijs). In sommige gevallen heeft de aanbesteding ook tot een kwaliteitsimpuls geleid bijvoorbeeld tot de aanschaf van lagevloerbussen.

Het in de begroting 2002 beoogde percentage aanbesteding van 35% (per 1 januari 2003) is niet gehaald, omdat aanbesteed wordt door de decentrale overheden en dus ook de data van de ingang van de exploitatie van de aanbestede concessies door de decentrale overheden worden bepaald. Er is door VenW niet ingegrepen, omdat het proces van aanbestedingen inmiddels goed op gang was gekomen. Een AmvB wordt voorbereid waarmee VenW kan ingrijpen indien dit noodzakelijk is voor de voortgang van het aanbestedingsproces. Het proces van aanbesteding wordt op de voet gevolgd en daar waar dit mogelijk is wordt in het proces bijgestuurd. In de ontwerp-begroting 2003 is de reeks overigens al in dit kader bijgesteld (waarbij 2003: 17%).

Klanttevredenheid regionaal openbaar vervoer		
	Realisatie	
	2001	2002
Totale rit	6,85	6,70
Informatie en veiligheid	6,71	6,57
Comfort	6,81	6,69
Tijd	6,52	6,44
Prijs	6,53	6,24
Faciliteiten	6,22	6,15

Bron: CVOV, Onderzoek Klantenbarometer 2001, 2002.

Toelichting

De landelijke gegevens voor de klanttevredenheid van de reizigers in het regionaal openbaar vervoer zijn afgeleid uit het onderzoek Klantenbarometer, waarin de waardering van reizigers is gemeten op 32 kwaliteitsaspecten in 76 onderzoeksgebieden (grotendeels overeenkomend met de concessiegebieden).

De klanttevredenheid is in 2002 over de hele linie licht, maar wel statistisch significant, gedaald. Een nadere analyse van de onderliggende gegevens (per onderzoeksgebied, per kwaliteitsaspect) is nodig om een mogelijke verklaring voor deze daling te vinden. Deze analyse vindt plaats medio 2003.

3. Taxivervoer

Doelstelling

Het scheppen van voorwaarden die nodig zijn om vanuit de vraagzijde de realisatie van een ruimer aanbod en een verbeterde prijs-kwaliteitverhouding op de taximarkt mogelijk te maken.

Taxi					
	Realisatie				Doelstelling
	1999	2000	2001	2002	
waardering consument		7,3	7,3		verbetering
taxigebbruik (in mln. taxiritten per jaar)		92	82		toename
prijswontwikkeling (indices; 1999=100)	100	114	119		afname

Bron: Monitor deregulering taxivervoer 1999–2001, KPMG.

Over het jaar 2002 zijn nog geen gegevens bekend. Deze komen in juni 2003 beschikbaar.

Toelichting

Voor de taxi geldt als uitgangspunt dat onnodige marktbelemmerende drempels worden weggenomen, onder gelijktijdige borging van een basiskwaliteit. Dat moet enerzijds blijken doordat daadwerkelijk meer bedrijven de taximarkt betreden en anderzijds uit de waardering van de consument voor de keuzemogelijkheden op het gebied van product, prijs en beschikbaarheid.

Het aantal taxiondernemingen is tussen 1999 en 2001 met circa 1800 toegenomen, het aantal taxi's met circa 5000, de beschikbaarheid en ook de keuzevrijheid is vergroot, en dan met name in de vier grote steden.

De waardering van de klant voor de taxi blijft ruim voldoende, een rapportcijfer van 7,3 voor 2000 en 2001.

Deze beoordeling is stabiel. Het taxigebbruik is ondanks een toename van het aantal taxibedrijven en een gelijkblijvende waardering door de klant afgenomen. Een directe oorzaak is nog niet aan te wijzen.

De tarieven van de taxi hebben zich schoksgewijs ontwikkeld. Na het afschaffen van de voorgeschreven tarieven en de invoering van de regeling maximumtarief (2000), zijn de tarieven in eerste instantie sterk gestegen (14%). Over 2001 is de tariefstijging gering (4%) en bijna gelijk aan het inflatieniveau.

07.3 Beleidsinstrumenten

1. Spoorvervoer

(Inter)nationaal spoorvervoer

Wat betreft prestaties NSR het volgende. De dienstregeling betrof de periode van juni 2001 tot 15 december 2002. Voortaan zullen de dienstregelingen in december van elk jaar gaan gelden. In 2002 zijn de reistijden ten opzichte van 2001 niet wezenlijk gewijzigd. Wel is de uitvoering van de dienstregeling problematisch geweest. Zo zijn er treinen uitgevallen en is door NSR gewerkt met tijdelijke dienstregelingen op minder drukke weekenddagen en in de rustiger vakantieperioden. Dit heeft in 2002 geleid tot langere reistijden dan in 2001 op weekenddagen en in vakantieperioden in en naar de Randstad. In de regel is dan het reizigersaanbod 30% lager. De reistijden zijn in die perioden naar en van de grote agglomeraties in de Randstad voor circa $\frac{1}{4}$ tot $\frac{1}{3}$ van de reizigers verlengd met 4–6 minuten. Ook trof de vervoerder en de railverkeersleiding logistieke maatregelen om de bijsturing en exploitatie te verbeteren. De gereali-

seerde maatregelen aan de infrastructuur (overwegen en EPO) droegen mede bij aan het verminderen van de vertragingen van het treinverkeer.

Wet- en regelgeving

Met de nieuwe spoorwegwetgeving wordt tegemoet gekomen aan de vraag om duidelijkheid, rust en herstel voor de spoorsector. Er worden voorwaarden geschapen voor een stabiele omgeving, waarin de vervoerder treinen schoon en op tijd laat rijden, de infrastructuurbeheerder de infrastructuur op orde heeft en daarover treinen kunnen rijden. De wetgeving regelt een drietal zaken: actualiseren en moderniseren bestaande regels; het uitplaatsen van de eigendomsrechten en taakorganisaties uit de NS-holding en het samenvoegen van de drie taakorganisaties tot een infrabeheersorganisatie; en het implementeren van Europese regelgeving en het in de wet verankeren van onafhankelijk toezicht. De minister wordt verantwoordelijk voor vervoer en infrastructuur. De verantwoordelijkheden zijn aldus nu duidelijk vastgelegd, zodat gewerkt kan worden aan rust en herstel door de vervoerder en infrabeheerder. De uitvoering ervan wordt door spoorbedrijven gedaan. Door middel van concessies en amvb's wordt de basiskwaliteit van het personenvervoer en de basiskwaliteit van de railinfrastructuur vastgelegd. Het onafhankelijk toezicht wordt neergelegd bij de Vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (Nma).

Stand van zaken: Besluitvorming Spoorweg- en Concessiewet in minister-raad en Tweede Kamer. Implementatie Spoorwegwet- en Concessiewet 1 januari 2003. Dit wordt 1 januari 2004.

Invoering van de nieuwe wetgeving was voorzien voor 1 januari 2003. De Spoorwegwet- en Concessiewet zijn in 2002 door de Tweede Kamer behandeld. De Eerste Kamer is 15 april 2003 akkoord gegaan met beide wetten. De implementatie op 1 januari 2003 is niet gehaald door: discussie in het parlement voorafgaand aan de wetbehandeling, verkiezingen in mei 2002 en de val van het kabinet in oktober 2002.

Monitoring en beleidsevaluaties

Monitoring prestatiecontract

In de begroting 2002 is een aantal afspraken opgenomen, conform het overgangscontract tussen Staat en NS. Dat betrof de volgende afspraken:

1. De Minister zal de uitvoering van het prestatiecontract nauwgezet monitoren. T.a.v. monitoring van het prestatiecontract zal worden bezien welke gegevens nodig zijn voor prestatiecontractzaken. Er wordt een verbeterd monitoringssysteem ontwikkeld.
2. Over het spoorvervoer op nationaal schaalniveau overleggen VenW en NSR regelmatig met de consumentenorganisaties.
3. Voorts restitueert NSR (de helft van) het treinkaartje aan reizigers met een forse vertraging.
4. NSR houdt elk kwartaal een klanttevredenheidsonderzoek.
5. De Minister kan een boete opleggen als de vervoerder het afgesproken minimale voorzieningenniveau niet haalt.
6. Samen met NSR wordt gewerkt aan een ontwikkeling en uitvoering van een internationale benchmark.
7. In het OC II is aangekondigd dat in 2001 een casus stadsgewestelijk spoorvervoer, waarschijnlijk in de regio Amsterdam, zal worden gestart om leerervaring op te doen. Op basis hiervan zal worden besloten over het feitelijk starten van decentralisatie en aanbesteding van het stadsgewestelijk spoorvervoer. De casus loopt tot 2004.

De stand van zaken hieromtrent is als volgt (per punt):

1. Inmiddels is gebleken dat het opzetten van een apart monitoringssysteem voor de vervoersontwikkeling in de spits naar 12 steden en Schiphol te duur is, hiervoor wordt een alternatief met NSR besproken, de resultaten hiervan zijn verwerkt in deze verantwoording.
2. Voor dergelijk overleg is in 1998 het Locov opgericht. Ook in 2002 heeft het Locov een aantal vergaderingen gehad. Net als in voorgaande jaren kwamen veel onderwerpen aan de orde m.b.t. (de kwaliteit van) het vervoer, zoals de dienstregeling en de vakantiedienstregeling van NS, de tarieven van NS, de «herfstproblematiek», toegankelijkheid treinen en stations, en sociale veiligheid. Daarnaast is in 2002 gesproken over problemen met de spoorweginfrastructuur, over de organisatie van de spoorsector (de verhoudingen tussen VenW, NS en de taakorganisaties) en over het project Benutten en Bouwen. Te zijner tijd zal het Locov-secretariaat het jaarverslag van het Locov naar de Tweede Kamer sturen.
3. Sinds 15 februari 2001 hanteert NSR de regeling Geld Terug Bij Vertraging, die erin voorziet dat reizigers die geconfronteerd worden met een forse vertraging geld terug krijgen.
4. NS onderzoekt al jarenlang de tevredenheid van de reizigers. Sinds enkele jaren wordt dit klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd in overleg met VenW en consumentenorganisaties. De resultaten daarvan zijn in deze verantwoording verwerkt.
5. Er zijn geen boetes opgelegd in 2002, omdat de problemen die zich in 2002 voordeden, niet aan de vervoerder alleen zijn te wijten. Daarom is daar vanaf gezien, aangezien dit het probleem zelf, kwaliteitsproblemen voor de klanten, niet zou wegnemen. Gekozen is voor een intensievere samenwerking op diverse terreinen in de spoorbranche, zoals Benutten en Bouwen, het uitwerken van de concessie en spoorwegwet en het streven naar rust en herstel in de sector.
6. Aan de benchmark wordt nog gewerkt.
7. De casus stadsgewestelijk spoorvervoer is gelet op de conclusies uit Benutten en Bouwen en de Concessiewet niet verder doorgezet, in plaats daarvan zullen de regionale overheden directer worden betrokken bij de dienstregelen en Benutten en Bouwen. Het staat de regio's vrij met NSR afspraken te maken over wijzigingen in het aanbod.

2. Regionaal Openbaar Vervoer

Demonstraties en pilots

De OV-bedrijven hebben behoorlijke voortgang geboekt op het terrein van de chipkaart OV. Vijf bedrijven, verenigd in Trans Link Systems, hebben het voortouw genomen en zijn momenteel bijna aan het eind van een Europese aanbestedingsprocedure voor de ontwikkeling van een nationaal systeem. Duidelijk is geworden dat de invoering zal starten op twee plaatsen: de Hoekse Lijn van NS (trein) en de Beneluxlijn van RET (metro). Het Ministerie heeft zich in dit proces met name beziggehouden met voorbereiden van regelgeving en, vooral aan de kant van de overheden, bewaken van coördinatie en voortgang van het proces. Om beter inzicht te krijgen in de financiële kant van de chipkaart heeft VenW besloten een kosten-batenonderzoek te laten uitvoeren.

De Pilot in Groningen (Tripperpas) is per 1 januari 2003 succesvol afgerond. Uit de evaluatie is gebleken dat het oordeel van reizigers en personeel over het systeem zeer positief was: 90% van de reizigers noemt het systeem een (aanzienlijke) verbetering ten opzichte van het strippenkaart-

systeem en het gemiddelde rapportcijfer is een 7,6. De lessen die uit de proef zijn getrokken worden ingebracht in het nationale traject.

De experimentregeling eindgebruikerssubsidie in VINEX-lokaties in Leidsche Rijn met de Pionierskaart is verlengd tot eind 2003. Ook de meerjarenafspraken OV met Provincie Groningen/Gemeente Groningen/Provincie Drenthe en Gemeente Leeuwarden zijn in 2002 onverkort voortgezet.

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

IBO decentralisatie exploitatie OV

Begin 2002 is een kabinetsstandpunt vastgesteld n.a.v. een Interdepartementaal Beleidsonderzoek naar de bekostiging van de exploitatie van het openbaar vervoer. Het IBO-advies uit 2001 om de huidige «opbrengst-suppletie» te vervangen door een verdeelsystematiek gebaseerd op structuurkenmerken, is overgenomen. Zo'n systematiek past beter in het streven om decentrale overheden de ruimte te geven om integrale afwegingen te maken op het brede terrein van verkeer en vervoer. In de loop van 2002 is een verdeelsystematiek ontworpen om het OV-budget te verdelen waarbij in het beginjaar geen herverdeelleten optreden. De Tweede Kamer heeft eind 2002 aangegeven met de Minister van gedachten te willen wisselen over het principe van de verdeelsystematiek.

Monitoring en beleidsevaluaties

Programma 2002 beleidsevaluaties artikel 7 Regionaal OV Specifiek				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
VEMOS II	A. April 2002 B. Dec. 2002	2002	Inventariseren en documenteren van voorstellen ter verbetering van de OV-monitor.	Ex post
Evaluatie OV te water	A. Jan. 2002 B. Jun. 2002	1998–2001	Evalueren van de projecten die zijn gestart mbt OV te water.	Ex-post

In 2002 is het SWAB-experiment OV te water geëvalueerd. Hieruit volgt dat het OV te water in de komende jaren op specifieke trajecten een maatschappelijke meerwaarde kan (gaan) bieden. De bijdrage die OV te water levert aan het bestrijden van congestie zal weliswaar marginaal blijven, maar OV te water kan als extra modaliteit de bereikbaarheid vergroten en daarmee het vestigingsklimaat positief beïnvloeden. Dit geldt met name op die locaties waar nog geen concurrerende alternatieve vervoersmodaliteiten aanwezig zijn. OV te water biedt bovendien een recreatief en imago-bevorderende wijze van openbaar vervoer. Het OV te water geeft tevens invulling aan de oriëntatie op water bij de ruimtelijke ontwikkeling en completeert het totale OV-netwerk.

De tijdelijke status van OV te water wordt omgezet in een structurele status.

De regelgeving wordt zodanig aangepast dat de belangen van de reiziger bij OV te water op dezelfde wijze zijn vastgelegd in regelgeving als bij het OV. Op basis hiervan is besloten OV te water op te nemen in de reguliere regiobekostiging.

In 2002 is de evaluatie VEMOS II afgerond. Doelstelling van deze evaluatie was het inventariseren en documenteren van voorstellen ter verbetering van de OV-monitor. Uit het onderzoek is een groot aantal mogelijke verbeterpunten voor de OV-monitor naar voren gekomen, is de haalbaarheid en wenselijkheid daarvan aangegeven en is geadviseerd over de te nemen vervolgstappen. Eenvoudige verbeteringen zullen worden uitgevoerd. Voorstellen voor ingrijpende aanpassingen worden, mede op basis van de adviezen, intern uitgewerkt en ter goedkeuring voorgelegd aan de Stuurgroep OV.

3. Taxivervoer

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

Met de per 1 januari 2000 van kracht geworden deregulering van het taxivervoer wordt, vanuit het perspectief van het kabinetsstandpunt van eind 1996, waarop de wet is gebaseerd, beoogd de rol van de taxi in het vervoersysteem te vergroten. Het aanbod moet ruimer en meer gedifferentieerd worden en er dient een verbeterde prijs-kwaliteitsverhouding te ontstaan, zodat er efficiënter wordt ingespeeld op de wensen van de klant. De armslag van ondernemingen is verruimd door keuzevrijheid te geven op het gebied van inzet van capaciteit, te hanteren tarief(formule) en het wegnemen van barrières met betrekking tot het vervoergebied. Het is primair aan de marktpartijen om, vanuit de geboden ruimte, dit doel te realiseren.

Om de kwaliteitsverbetering extra te ondersteunen, is samen met de taxibranche een model-klachtenregeling ontwikkeld en een geschillencommissie voor het taxivervoer opgericht. Deze commissie is per 1 maart 2003 een feit. Voorts is het voornemen om een verplichte basisopleiding voor taxichauffeurs als voorwaarde voor het verkrijgen van een chauffeurspas taxi in te voeren. Daar wordt op dit moment, in samenspraak met de taxibranche, aan gewerkt.

Demonstraties en pilots

In het kader van de sociale veiligheid, met de branche bezien hoe elektronisch betalen in de taxi kan worden gestimuleerd. Het is een van de deelonderwerpen in het Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV en moet leiden tot proefnemingen in de praktijk in 2003.

In 2002 is de branche gevraagd met voorstellen voor pilots te komen. De branche is in 2002 nog niet ingegaan op deze uitnodiging.

Communicatie en draagvlak

Zowel richting de taxibranche als in de richting van de consumenten is en zal over de nieuwe elementen van het beleid, de te introduceren maatregelen en de kansen/mogelijkheden die daardoor worden geboden, intensief worden gecommuniceerd. Er is onder andere sprake van specifiek hierop gerichte campagnes (brochures, advertenties, informatie op het internet (www.taximarkt.nl), etc.).

2002 heeft in het teken gestaan van het oprichten van de klachten- en geschillenafhandeling. Hierover is uitvoerig gecommuniceerd met de taxiondernemers via brieven en brochure. Daarnaast wordt de website www.taxiwet.nl continu actueel gehouden.

Financiële stimulering

Naast structurele fiscale faciliteiten vanuit Financiën, heeft VenW op titel van de Regeling De Boer er mede toe bijgedragen dat de herinrichting taxistandplaatsen grotendeels is gerealiseerd.

Wet- en regelgeving

Conform de Wet deregulering van het taxivervoer wordt jaarlijks het effect van de wet- en regelgeving over de periode 2000–2003 geëvalueerd.

Daarbij wordt aandacht besteed aan de mate van toetreding tot de taxi-markt, de tevredenheid van de klant en de intensiteit van het gebruik van de taxi. Vanaf 2002 is ook de prijsontwikkeling in dit kader gevolgd. Voor de ontwikkeling zie de tabel.

Als onderdeel van het huidige gefaseerde wetstraject is per 1 januari 2002 het capaciteitsbeleid afgeschaft en is geheel Nederland als één vervoersgebied geïntroduceerd;

Uitvoering en handhaving

Op basis van door Inspectie Verkeer en Waterstaat ontwikkelde methoden en technieken wordt de uitgifte van chauffeurspassen, vergunningsbewijzen (per voertuig) en de vergunningverlening geoptimaliseerd.

Ook wordt aldaar zorg gedragen voor een kwalitatieve en geïntensiverende handhaving. Samenwerking waar mogelijk met andere controlerende instanties is daarbij uitgangspunt. Bij wijze van proef is door middel van mandatering van bevoegdheden de samenwerking met het politiekorps Amsterdam-Amstelland geïntensiveerd. Uit een evaluatie moet blijken of de handhaving daardoor wordt verbeterd.

07.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
07 Klantgerichte personenvervoermarkt				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				1 531 840	1 225 364	306 476¹
Uitgaven				1 488 474	1 357 490	130 985
07.01 Programma-uitgaven				1 485 263	1 355 481	129 782
<i>07.01.01 Spoorvervoer</i>				<i>185 188</i>	<i>145 096</i>	<i>40 092</i>
Exploitatie				185 188	145 096	40 092 ²
BTW						
<i>07.01.02 Regionaal Openbaar Vervoer</i>				<i>1 296 988</i>	<i>1 207 621</i>	<i>89 367</i>
Bijdragen aan internationale organisaties				39	47	- 9
Bijdragen aan lagere overheden				1 294 462	1 206 439	88 023
Exploitatie				2 488	1 134	1 354 ³
<i>07.01.03 Taxi</i>				<i>517</i>	<i>0</i>	<i>517</i>
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				517	0	517 ⁴
<i>07.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>				<i>2 571</i>	<i>2 764</i>	<i>- 193</i>
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie				2 535	2 759	- 224
Voorlichting				36	5	31 ⁵
07.02 Apparaatsuitgaven				3 212	2009	1 203
Overige personeelsuitgaven DGP				3 212	2009	1 203 ⁶
07.03 Ontvangsten				32 119	39 116	- 6 997
Overige ontvangsten DGP				1 119	545	574 ⁷
Dividenden NS en VSN				31 000	38 571	- 7 571 ⁸

¹ Het verplichtingentekort wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het aangaan van de méérjarige verplichting als gevolg van de overeenkomst over onderhoud en beheer voor Randstadrail. Voorts zijn verplichtingen aangegaan voor BTW en voor loon- en prijsbijstelling.

² Het verschil ten opzichte van de begroting wordt verklaard door toevoeging van loon- en prijscompensatie, gebruikvergoeding spoor contract-sector en compensatie BTW.

³ Het betreft hier het WROOV (opbrengstverdelingssysteem vervoeropbrengsten), waarvan de noodzaak bleek dit versneld te actualiseren.

⁴ De uitgaven voor taxi liggen voornamelijk op het gebied van communicatie en draagvlakvergroting.

⁵ Hier gaat om een in absolute zin te verwaarlozen bedrag aan meeruitgaven voor voorlichting.

⁶ De afwijking kan worden verklaard door een verbeterd inzicht in de berekening van personele kosten.

⁷ De hogere ontvangsten zijn ontstaan door afrekeningen voor spitsdiensten met stadsregio Rotterdam.

⁸ VSN heeft in 2001 verlies geleden waardoor geen dividend over 2001 is uitgekeerd.

07.5 Groeiparagraaf

In 2001 is het eerste landelijke onderzoek gehouden naar de klanttevredenheid van de reizigers in het regionaal openbaar vervoer. Dit onderzoek wordt jaarlijks uitgevoerd in 76 onderzoeksgebieden die nagenoeg overeenkomen met de concessiegebieden voor het regionaal openbaar vervoer. Mede op basis van de tweede meting (2002) zal in overleg met de decentrale overheden worden gezien of streefwaarden kunnen worden vastgesteld.

De doelstelling met betrekking tot taxivervoer is gerelateerd aan de ontwikkeling c.q. het ontstaan van de marktwerking in deze sector.

De Wet deregulering van het taxivervoer geeft de mogelijkheid tot het ontwikkelen van de reeds hiervoor genoemde marktontwikkeling. Deze nieuwe wet, per 1 januari 2000 in werking, en onderhangende regelgeving is conform de wet in 2000 gemonitord. Voorts zal monitoring plaatsvinden over 2001, 2002 en 2003. In 2003 zullen kwantitatieve streefwaarden worden ontwikkeld voor alle indicatoren. Het bovenstaande overzicht kan naar verwachting medio 2003 worden aangevuld met de uitkomsten van de monitor 2002.

08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

08.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het doel van duurzaam personenvervoer is het bewaken, waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, gegeven de toename van mobiliteit.

08.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Luchtkwaliteit

Doelstelling 1

Het bijdragen aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit op grond van de Europese richtlijnen (met name de emissies NO₂ en fijn stof).

Toelichting

In 2002 is onderzoek gedaan naar het aantal potentiële knelpunten in 2010. Daarbij is gebruik gemaakt van een nieuw model, het zogenoemde VLW-model. In de evaluatie eind 2002 bleek dat het model onvoldoende juiste gegevens leverde. Inmiddels is voorzien om in 2003 het reeds gevalideerde TNO model te gebruiken en wordt het VLW-model zodanig herzien, dat er met ingang van 2004 mee gewerkt kan worden.

Als mogelijke oplossing van deze knelpunten is het proefproject Overschie gestart. Het project Overschie is een combinatie van de volgende maatregelen, te weten een maximumsnelheid van 80 km per uur en trajectcontrole. Tijdens het project wordt zowel de luchtkwaliteit als ook het geluid gemeten. De eerste resultaten zijn bemoedigend. Het project wordt halverwege 2003 geëvalueerd.

Doelstelling 2

Het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, met name CO₂, SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen (VOS).

Overzicht ontwikkeling uitstoot van schadelijke stoffen door sector verkeer en vervoer				
	Realisatie			Doelstelling
	2000	2001	2002	2010
CO ₂ (in Mton)*	37,6	38,1		39,2 Mton p/jr
CO ₂ (in Mton)**	35,2	35,6		39,2 Mton p/jr
SO ₂ (in kt)	24	21		13 kt p/jr
No _x (in kt)	268	266		maximaal 150 kt p/jr
VOS (kt)	116	113		maximaal 49 kt p/jr

Bron: RIVM/CBS/Milieucompendium.

* Actuele emissies op basis van brandstofverbruik binnen Nederland, gecorrigeerd voor grensoverschrijdend verkeer (CBS).

** IPCC-emissies op basis van alle binnen Nederland afgezette motorbrandstoffen, excl. bunkering (IPCC).

Toelichting

Klimaat

Voor de internationale verantwoording van de CO₂-emissies is de vaststelling volgens de IPCC-methode maatgevend. De CO₂-emissies (IPCC) zijn sinds 1990 met ca 22% gegroeid. Het verkeer in diezelfde periode is nog harder gegroeid, namelijk met ca 30%.

Het wegverkeer is veruit de belangrijkste veroorzaker van deze emissies binnen de sector verkeer en vervoer.

Luchtkwaliteit

Dankzij de inzet van schonere technieken zijn relatief grote successen geboekt in het terugdringen van de emissies en het verbeteren van de luchtkwaliteit, ondanks een toename van het (weg)verkeer. In de afgelopen 15 jaar zou ten opzichte van de huidige situatie op veel meer plaatsen de luchtkwaliteit onvoldoende zijn.

De luchtkwaliteit langs rijkswegen zal vanaf medio 2002 jaarlijks gevolgd worden in het kader van het monitoringsprogramma Kwaliteit Hoofdwegennet van Rijkswaterstaat.

Klimaat (CO₂)

In het Strategisch Akkoord van het kabinet Balkenende-I zijn beleidswijzigingen voor verkeer aangekondigd. Deze wijzigingen, met name het niet doorgaan van de km-heffing en het verlagen van de benzineaccijnzen (kwartje van Kok) zullen leiden tot hogere CO₂-emissies en ook van andere luchtverontreinigende stoffen zoals NO_x. De effecten van beleidsmaatregelen zijn nog niet goed te monitoren.

Conclusies

CO₂

- volgens de referentieraming ligt voor Nederland het Kyotodoel voor 2008–2012 binnen bereik;
- met het huidig instrumentarium en het Strategisch Akkoord komt de CO₂-emissie voor verkeer en vervoer hoger uit dan oorspronkelijk in de uitvoeringsnota Klimaatverandering deel1 verondersteld is.

NO_x

- de verbetering van de luchtkwaliteit voor NO₂ zet met bestaand beleid door, waardoor overschrijdingen steeds meer een lokaal fenomeen worden.

2. Geluid

Doelstelling

Het doel van deze operationele doelstelling is voldoen aan de wettelijke geluidsnormen gesteld in de Wet Geluidshinder (voor rijkswegen en spoorwegen) en de Wet Milieubeheer (spoorwegemplacements).

Er wordt deels voldaan aan het operationele doel. Door de sterke groei van het verkeer en vervoer over spoor de laatste 15 tot 20 jaar zijn er tal van overschrijdingen van geluidsnormen. Toch houdt VenW zich aan de wet Geluidshinder. Deze wet zegt namelijk dat overschrijdingen alleen bij reconstructie van weg en spoorbaan moeten worden aangepakt. Dat gebeurt. Wel moet opgemerkt worden dat er in de afgelopen jaren veel overschrijdingen zijn ontstaan. Het aanpakken van deze overschrijdingen brengt hoge kosten met zich mee.

Ten aanzien van emplacementen kan gemeld worden dat nog niet overal vergunningen zijn verkregen en dat op een aantal emplacementen de vergunde normen worden overschreden bij het huidige gebruik. Voor alle emplacementen zijn inmiddels vergunningaanvragen ingediend. Niettemin zal bij de gangbare juridische interpretatie van de handreiking industrielawaai overschrijding van de vergunning vereisten blijven bestaan. VenW en VROM hebben met elkaar afgesproken om d.m.v. een zogenaamd circulaire piekgeluiden de interpretatie van de circulaire aan te passen volgens de laatste wetenschappelijke inzichten. Voor de geluidhinder die resteert (na publicatie van de circulaire) zal nog een aantal maatregelen moeten worden getroffen. Deze zijn opgenomen in een zogenaamd Uitvoeringsprogramma geluidmaatregelen emplacementen.

Overzicht geluidsbelasting t.g.v. het wegverkeer op het hoofdwegennet					
	Realisatie				Doelstelling
	1999	2000	2001	2002	2010
Gevelbelaste woningen					
> 70dBA	2 617	4 000			100% afname knelpunten > 70dBA tov 1999
> 65dBA	16 041	24 000			90% afname knelpunten > 65dBA tov 2000
> 60dBA	70 496	109 000			50% afname knelpunten > 60dBA tov 2001
Geluidsbelast oppervlakte					

Bron: AVV.

In maart 2003 komen de cijfers over 2001 beschikbaar.

Toelichting

De verschillen tussen de aantallen geluidsbelaste woningen in 1999 en 2000 zijn toe te schrijven aan verschil in toegepaste modellen (zie ook de groeiparagraaf). Het model voor 2000 – waarop de reeks 2000 is gebaseerd – is volgens de laatste inzichten vormgegeven. Er is geen sprake van een relatie tussen beide reeksen.

Naast het wettelijk kader van de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer zijn in het NMP beleidsdoelstellingen voor Geluid vastgelegd. Bij wegverkeer is het doel voor 2010 dat bij woningen de grenswaarde van 70 dBA gevelbelasting niet meer wordt overschreden (behoudens incidentele gevallen). Daarnaast pakt het rijk die situaties aan waar de geluidsbelasting aan woningen door een onvoorziene verkeersgroei, hoger uitvalt dan eerder is afgesproken. Dit moet leiden tot 90% afname van de situaties met een gevelbelasting boven 65 dBA en 50% afname van de situaties met een gevelbelasting boven 60 dBA. In al deze gevallen betreft het huidige situaties waar – in het kader van huidige wet Geluidhinder – eerder ontheffingen zijn verleend (de zogenaamde «hogere waarden»). Het rijk legt prioriteit bij de aanpak van overschrijding in bewoonde gebieden. Het streven is, dat in 2010 de akoestische kwaliteit in natuurgebieden niet verminderd is. Gezien de beschikbare financiële middelen zijn deze doelen onbepaald in tijd naar achteren geschoven.

Bij het spoorvervoer werd gezien hoe een zelfde systematiek kon worden opgezet. De uitwerking van deze systematiek, waarin het ambitieniveau in relatie wordt gezien tot de beschikbare middelen, wordt verder meegenomen in het kader van het nieuwe NVVP. Voor wat betreft de realisatiecijfers met betrekking tot spoor is in juni 2002 het emissiejaarrapport

verschenen. Hierin wordt een beeld gegeven van de geluidssituatie rond het spoor. Uit dit emissiejaarrapport bleek dat, afhankelijk van het trein-aanbod, de geluidsoverlast per baanvak per jaar fluctueert. Over het algemeen was geen sprake van een toename van de geluidsoverlast.

3. Ontsnippering

Doelstelling

Opheffing van de belangrijkste fysieke barrières binnen de ecologische hoofdstructuur (EHS) door spoorwegen, wegen en kanalen in 2020. Doelstelling is in 2010 90% van de door bestaande hoofdwegen veroorzaakte fysieke barrières binnen de EHS op te heffen (uitgaande van de lijst van 1994), waar alleen met een maatregel aan de infrastructuur de doorsnijding kan worden opgeheven.

In het kader van interdepartementale Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) zal ook een ontsnipperingsdoelstelling voor spoor- en vaarwegen worden ontwikkeld. In het MJPO staat een sterkere gebiedsgerichte aanpak voor ogen.

Overzicht ontwikkeling ontsnippering							
	Aantal knelpunt-kilometers doorsnijding EHS in 1994	Aantal knelpunt-kilometers doorsnijding EHS t/m 2000	Aantal knelpunt-kilometers doorsnijding EHS t/m 2001	Aantal knelpunt-kilometers doorsnijding EHS t/m 2002	Afname t/m 2002 t.o.v.		Doelstelling 2010
					1994	2001	
Wegverkeer	649 km	419 km	404 km	357 km	45%	7%	65 knelpuntkm doorsnijding EHS

Bron:RWS/DWW.

De cijfers m.b.t 2002 zijn voorlopige cijfers.

Toelichting

In 2002 zijn enkele maatregelen gerealiseerd waardoor het oplossingspercentage is gestegen. Daarnaast wordt de stijging deels verklaard door het feit dat de meetsystematiek is aangepast.

Naast ontsnippering valt onder dit artikelonderdeel ook het beleid betreffende bodemsaneringen. Op grond van de Wet Bodemsanering wordt bij beleidsuitvoering rekening gehouden met de kwaliteit van de bodems. Indien wordt geconstateerd dat een bodem is vervuild, dient deze vervuiling worden opgeruimd. Ook wordt bijgedragen aan de Stichting Bodemsanering NS-percelen. Afspraken hierover zijn vastgelegd in een convenant tussen het ministerie van Verkeer & Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijk Ordening en Milieu en de NS. Dit convenant voorziet in een landelijke aanpak van bodemverontreiniging van NS-percelen. Ter uitvoering van dit convenant is in 1996 de stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen opgericht.

1. Luchtkwaliteit

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

• **Luchtkwaliteit**

In 2002 is het Masterplan Elektrische Hybride Voertuigen geëvalueerd. Op basis van die evaluatie is besloten het accent van de beleidsinzet te verschuiven van het stimuleren van de ontwikkeling van nieuwe technieken naar het wegnemen van praktische belemmeringen bij de markt-introductie en -implementatie van nieuwe technieken. Ter zake is inmiddels een nadere analyse van deze praktische belemmeringen gestart en wordt gekeken naar mogelijke oplossingen.

Om de luchtkwaliteit drastisch te verbeteren te kunnen verbeteren zijn systeemvernieuwingen noodzakelijk. De transitie Duurzame Mobiliteit onderzoekt mogelijke toekomstscenario's op weg naar een duurzame mobiliteit en vertaalt de uitkomsten hiervan naar de inzet van het huidige beleid. Kwaliteit van de leefomgeving is een belangrijk aspect binnen de transitie, naast bereikbaarheid en veiligheid. Eind 2002 is een ronde tafel-conferentie georganiseerd met vertegenwoordigers van Rijk, markt- en belangengroepen en is de nut en noodzaak van onderschreven. De transitie heeft in eerste instantie als focus de auto van de toekomst. De transitie loopt door in 2003.

• **Klimaat**

In 2002 is het CO₂-beleidskader opgesteld waarin maatregelen verkend zijn om de groei van de uitstoot van CO₂ door verkeer en vervoer af te remmen. De huidige groei van de uitstoot bedraagt 2% per jaar en dat resulteert in 2010 in 39,8 Mton CO₂-uitstoot. Tot 2010 kunnen de volgende instrumenten worden ingezet: uitvoering van de EU-richtlijn biobrandstoffen, invoering hybride voertuigen, extra impuls mobiliteitsmanagement, en homogeniseren van de verkeersstromen. In het Streefwaarde-project, dat samen met het ministerie van VROM wordt uitgevoerd, wordt de Kyoto-doelstelling vertaald naar sectoren en zal ook een streefwaarde voor de sector verkeer en vervoer vastgelegd worden.

Instrumenten

EU-beleid:

- Convenanten met automobiellindustrie ter beperking van de CO₂-uitstoot door auto's: De ACEA, JAMA en KAMA-convenanten (voor de EU, Japan en Korea) liggen op schema. De afname van de CO₂-uitstoot per kilometer vermindert gestaag en het doel lijkt haalbaar.
- Richtlijn labeling van auto's: Bij de verkoop zijn alle auto's thans voorzien van de energieverbruikslabellen.
- Richtlijn accijnsverlaging biobrandstoffen: Nog geen uitwerking aan gegeven.
- Richtlijn biobrandstoffen: De uitwerking is in ontwikkeling.

Nederland:

- stimuleringsprogramma's zoals Het Nieuwe Rijden en CO₂-reductie-programma: In 2002 hebben de eerste subsidierondes plaatsgevonden. Bij HNR zijn er 16 aanvragen positief beschikt en bij het CO₂-reductieplan Personenvervoer zijn 35 projecten ingediend en bij Ruimtelijke Ordening en Vervoer 27 projecten. Besluitvorming daarover vindt in 2003 plaats.

Demonstraties en pilots

Het project Overschie is gestart, een combinatie van de volgende maatregelen, te weten een maximumsnelheid van 80 km per uur en trajectcontrole. Tijdens het project wordt zowel de luchtkwaliteit als ook het geluid gemeten. De eerste resultaten zijn bemoedigend. Het project wordt halverwege 2003 geëvalueerd.

In het kader van het subsidieprogramma Stil Schoon Zuinig zijn in 2002 verschillende projecten gestart of afgerond inzake de toepassing van milieuvriendelijke voertuigen in gemeenten. Voorbeelden hiervan zijn o.a. een proef met hybride bussen in Leiden, de ontwikkeling en beproeving van een automatisch geleid voertuig in Capelle aan den IJssel, een proef met gasbussen in Utrecht en een test van een hybride distributietruck in Groningen. Binnen SSZ zijn ook projecten opgepakt c.q. uitgevoerd inzake verschillende typen milieuvriendelijke systemen voor personen- en goederenvervoer. Enkele voorbeelden hiervan zijn onderzoek naar bi-modaal vervoer (combinatie van personen- en goederenvervoer) in Utrecht en een haalbaarheidsstudie naar een Sky Shuttle (geautomatiseerd personenvervoer op een eigen bovengrondse infrastructuur) in de regio Haaglanden. Uit het onderzoek naar bi-modaal vervoer bleek dat met een people mover het aantal vervoersbewegingen per auto naar de stad afneemt en dat daarmee ook de geluidsbelasting en luchtverontreiniging op de invalswegen aanzienlijk afnemen. Hiermee kan het dus een stuk stiller en schoner worden voor de omliggende woonbebouwing. Uit de studie blijkt dat de bijdrage aan geluidreductie niet spectaculair hoog is (ongeveer 0,5 dB(A)) maar de bijdrage aan emissiereductie en brandstofbesparing wel aanzienlijk is. De mogelijkheden voor combinatie met goederenoverslag en transport werden voorlopig als beperkt aangemerkt.

Financiële stimulering

• **Luchtkwaliteit**

Als gevolg van de in 2002 doorgevoerde kortingen n.a.v. het Strategisch Akkoord juli 2002 is besloten de innovatieprogramma's SSZ (Stil Schoon Zuinig) en Piek (reductie geluidsbelasting door stedelijke distributie) de komende jaren af te bouwen. In het kader van de stroomlijningsoperatie milieubeleid, verkeer en energie (Milven) wordt bekeken hoe de efficiency en effectiviteit van bestaande beleidsinstrumenten en m.n. subsidieprogramma's kan worden vergroot. In het kader van dat project wordt gezien of en hoe voor de stimulans van technische innovaties wellicht bij andere bestaande programma's kan worden aangesloten. Het Milven-project eindigt in 2003.

De Bijdrageregeling Milieuvriendelijke Voertuigtechnieken (Mibu) voorzagt in een subsidie voor de aankoop van bussen met gasmotoren en met name van voorzieningen ter vermindering van de uitstoot van roet en geluid. Deze regeling is, na eerdere verlenging, conform planning juli 2002 beëindigd. In het kader van de Mibu-regeling 2001/2002 zijn in het totaal 262 bussen van een roetfilter voorzien. Honoreren van een extra claim ter zake was niet mogelijk, als gevolg van de eerder genoemde kortingen n.a.v. het Strategisch Akkoord.

• **Klimaat**

De subsidieregeling CO₂-reductieplan Verkeer en Vervoer kent drie deelprogramma's: Personenvervoer, Goederenvervoer en Ruimtelijk Ordening en Vervoer (RO&V). In 2002 zijn voor het deelprogramma Personenvervoer 35 projecten ingediend. Bij het deelprogramma Goederenvervoer zijn

36 projecten ingediend en is voor € 2,2 mln positief beschikt. Bij het deelprogramma RO&V zijn 28 projecten ingediend. Besluitvorming vindt in 2003 plaats.

Bij de subsidieregeling van Het Nieuwe Rijden zijn 30 projecten ingediend, waarvan er 16 positief beschikt zijn. Het merendeel van de projecten richt zich op training op de weg. Eén project richt zich op multimediale toepassingen en één project bestaat uit een training in de simulator.

Bij Het Nieuwe Rijden heeft het accent gelegen op de opleiding en de training van rijsschoolhouders, zijn de eisen voor de examens van de rij-instructeurs aangepast en zijn (vrijwel) alle rij-instructeurs en examinatoren getraind in de nieuwe rijstijl.

De stuurgroep CO₂-reductieplan heeft inmiddels een positief besluit genomen over uitbreiding van Het Nieuwe Rijden (HNR2) gericht op de projecten: in-car apparatuur op EU-niveau, publiekscampagne rijbewijsbezitters, rijopleiding en kansrijke nieuwe mogelijkheden. In het voorjaar van 2003 heeft de Tweede Kamer van de minister van Economische Zaken en de staatssecretaris van VROM hierover een brief ontvangen.

Uitvoering en handhaving

In het kader van SSZ zijn twee beleidsondersteunende instrumenten ontwikkeld en opgeleverd in 2002 voor respectievelijk wagenparkbeheerders en concessieverleners van Openbaar Vervoer, te weten MES (milieu-efficiencyscan) en Imova (Instrument Milieu-eisen Openbaar vervoer Aanbesteding). Met deze instrumenten – die mogelijke technieken afzetten tegen milieubaten en financiële aspecten – kan een gemeente (of andere organisatie) een weloverwogen besluit nemen over de aanschaf van schonere voertuigen en/of het streven naar de inzet van schoner openbaar vervoer. MES is beproefd in 18 gemeenten en Imova is getest in Utrecht en Haarlem. In 2002 zijn de instrumenten gereed gemaakt om ze verder in de markt te zetten.

Monitoring en beleidsevaluatie

Programma 2002 beleidsevaluaties artikel 8.1 Verbeteren luchtkwaliteit				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie-periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Uitvoeringsnota klimaatbeleid	A. Jan 2001 B. Mrt 2002	1999–2010	Evaluatie van de effecten en doelmatigheid van CO ₂ -beleid irt Kyoto-doelstellingen	Ex-ante/ ex-post

In 2002 is de evaluatie Uitvoeringsnota klimaatbeleid afgerond. Hoofconclusie van de evaluatie is dat met de huidige beleidsinstrumenten en de zaken die nog in de pijplijn zitten naar verwachting aan de Kyoto doelstellingen zal worden voldaan.

2. Geluid

Wet- en regelgeving

De volgens de wet te treffen maatregelen bij aanleg/aanpassing van weg en spoor zijn, daar waar het gaat om de in het MIT uitgevoerde projecten, uitgevoerd. Het gaat dan om schermmaatregelen, ZOAB, gevelisolatie, en slijpen en voegloos maken van spoor.

Uitvoering en handhaving

Omwille van de verwachte hoge kosten voor geluid om de beleidsdoelstellingen te halen is het innovatieprogramma Geluid gestart in 2002. Met dit uitgebreid innovatieprogramma wordt gekeken hoe op een innovatieve, snellere en kosten-effectieve wijze de geluidsproblematiek bij rijkswegen, spoorwegen en emplacementen kan worden aangepakt. Momenteel loopt een aantal experimenten op het gebied van stille wegdekken, stille rem-systemen voor reizigerstreinen en goederentreinen, raildempers en speciale slijptechnieken voor rails. Daarnaast zijn in het kader van het innovatieprogramma experimenten in voorbereiding, waaronder experimenten die zich speciaal richten op emplacementen.

3. Ontsnippering

Uitvoering en handhaving

In 2002 zijn onder andere de onderstaande maatregelen getroffen waardoor het oplossingspercentage is gestegen.

- In het oosten van Brabant is ten behoeve van ontsnippering van het natuurgebied de Strabrechtse heide het versnipperingsknelpunt bij de A67 van ca 6,5 km lang in 2002 aangepakt. Zo zijn er verspreid over het traject verschillende passages aangebracht om de barrièrewerking op te heffen.
- In het kleigebied van West-Brabant zijn bij een aantal kruisingen van kreken, de ecologische verbindingzones bij uitstek, met Rw A4 de duikers aangepast met een loopplank. Op enkele plaatsen zijn ook duikers in het talud aangebracht.
- Ter hoogte van de Voorveldse polder juist boven Utrecht zijn onder Rw A27 twee tunnels voor kleine fauna aangebracht. Met rasters en twee stobbenwanden worden dieren naar de ingang van de tunnels geleid. Het gebied daaromheen is zodanig ingericht dat het de passage versterkt.

Uitvoering en handhaving: verwijzing naar uitgaven Infrastructuurfonds

De uitvoering van infrastructurele maatregelen wordt verantwoord op het Infrastructuurfonds. In de aanlegprogramma's van het Infrastructuurfonds wordt in de procedures en in de scope van een project rekening gehouden met de aspecten luchtkwaliteit, geluid en ontsnippering. Wanneer de hieruit voortvloeiende maatregelen als onderdeel van de integrale scope infrastructuurprojecten worden meegenomen, worden de uitgaven hiervoor niet separaat weergegeven. In onderstaande tabel zijn de bedragen weergegeven van die uitgaven die wel separaat zichtbaar zijn.

Overzicht uitgaven verkeers- en vervoersbeleid (in mln EUR)						
Art.omschrijving	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
IF 04.02 Bodemsanering	2	5	10	1	25	- 24

08.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
08 Duurzaam personenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				18 655	8 588	10 067¹
Uitgaven				20 377	19 297	1 080
08.01 Programma-uitgaven				18 755	17 912	843
08.01.01 Luchtkwaliteit Subsidies				9 249 9 249	7 867 7 867	1 382 1 382
08.01.02 Geluid				0	0	0
08.01.03 Ontsnippering (incl. Bodemsanering) Subsidies				9 076 9 076	9 076 9 076	0 0
08.01.99 Overige programma-uitgaven (o.a. onderzoek) Subsidies				430 430	969 969	- 539 - 539 ²
08.02 Apparaatsuitgaven				1 623	1 385	238
08.03 Ontvangsten				0	0	0

¹ Het verplichtingentekort is ontstaan door het aangaan van méérjarige verplichtingen met NOVEM, MOVE en Projectbureau CO₂ voor de uitvoering van diverse projecten en subsidieregelingen in het kader van de verbetering van milieu-omstandigheden.

² Het overschot is het gevolg van het feit dat de voortgang van het onderzoek is achtergebleven bij de verwachtingen.

08.5 Groeiparaagraaf

Beleid en wetgeving Geluid

In 2003 zal een aangepast NVVP verschijnen met daarin geluidsdoelen. Deze zullen voor wat betreft termijn en ambitieniveau worden afgestemd op de beschikbare middelen. Door VROM zal verder gewerkt worden aan nieuwe wetgeving. In 2002 is het wetsvoorstel Modernisering Instrumentarium Geluidshinder (MIG) aangehouden vanwege de daarmee voor VenW gemoeide hoge kostenposten. VROM en VenW denken nu na over varianten. In de tussentijd blijft gewerkt worden met de bestaande indicatoren geluidsbelaste woningen en geluidsbelast oppervlakte. Wel zal in de volgende verantwoording extra informatie worden gegeven over geluidsbelaste woningen bij spoorwegen, aantallen emplacementen waar wel en waar niet aan vergunningen wordt voldaan, de resultaten van de experimenten uit het innovatieprogramma en de nog in het kader van het NVVP op te stellen nieuwe doelen.

Modelberekeningen geluid

Op dit moment wordt nog gewerkt met verschillende modellen om het aantal geluidsbelaste woningen te berekenen. Dat levert (flinke) verschillen op in opgegeven aantallen geluidsbelaste woningen. In 2003 zal aan een samengesteld en geharmoniseerd model worden gewerkt, waarmee het mogelijk is de volgende jaren op een eenduidige manier te rapporteren.

Luchtkwaliteit

De Europese Richtlijn rondom de lokale luchtkwaliteit (met name NO_x en fijnstof) zal in 2003/2004 door de Europese Unie worden geëvalueerd. In afwachting en vervolg hierop wordt in 2003 voorbereidend onderzoek gedaan naar een Innovatie Programma Luchtkwaliteit, naar het model van geluid. Voor de aanpak van de lokale knelpunten in 2010 is een innovatie nodig, die ook tot kostenefficiëntie leidt. Het innovatieprogramma moet uiteindelijk leiden tot kosteneffectieve lokale maatregelen, die lokale gezondheidsproblemen voorkomen.

Ontsnippering

De Meerjarenplanning voor ontsnippering zal verschijnen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (medio 2003). Hierbij zullen ook spoor- en vaarwegen in beschouwing worden genomen. Dit meerjarenprogramma zal als basis fungeren om de streefwaarde voor ontsnippering te definiëren. Naar aanleiding van het meerjarenplan kunnen te zijner tijd risico's en veronderstellingen die ten grondslag liggen aan de doelstelling beter in beeld worden gebracht.

09 VEILIGE LUCHTVAART

09.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het bevorderen van veiligheid (interne veiligheid, beveiliging tegen aanslagen en dergelijke en de externe veiligheid) van verkeer en vervoer op het gebied van luchtvaart.

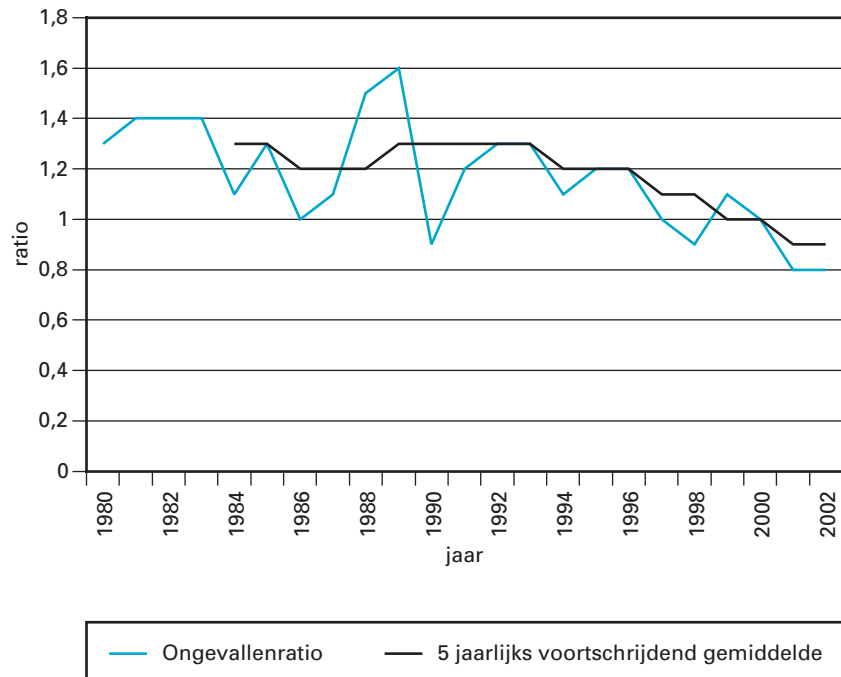
09.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Interne veiligheid luchtvaart

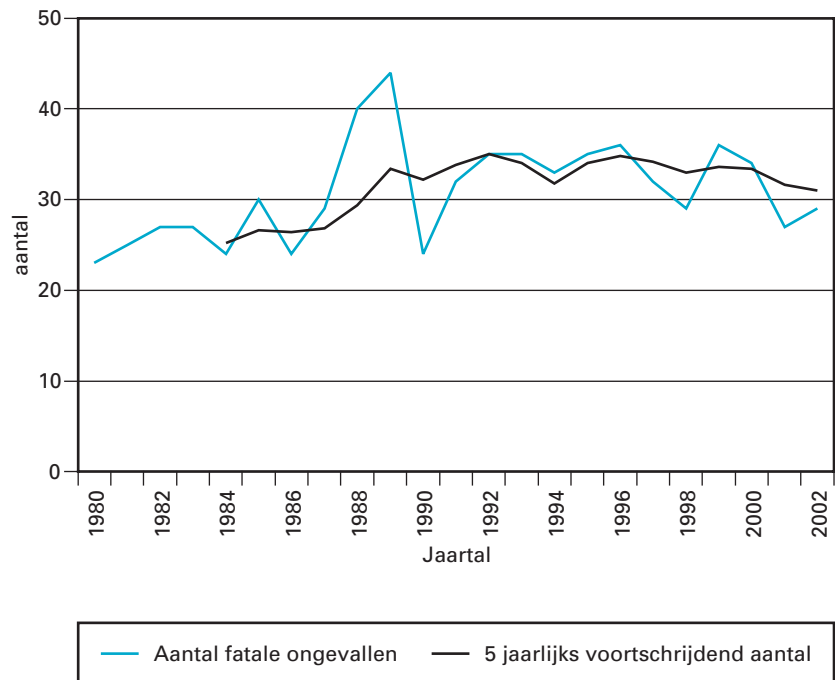
Doelstelling

Het zodanig bevorderen van het veiligheidsniveau binnen de grote civiele luchtvaart, dat de groei van de civiele luchtvaart niet leidt tot een toename van het aantal ongevallen en slachtoffers relevant voor de Nederlandse luchtvaart.

Ongevallenratio per miljoen vluchten commerciële wereld luchtvaart



Aantal fatale ongevallen commerciële wereld luchtvaart



bron: IVW

Toelichting

Bovenstaande grafieken geven een globaal inzicht in de ontwikkeling van de veiligheid van de commerciële luchtvaart in de wereld. De dalende trend in ongevallenratio heeft zich de laatste 5 jaar voortgezet. Helaas zijn er na het (vanuit veiligheidsoogpunt) zeer veilige jaar 2001 wel meer ongelukken in de wereld van de commerciële luchtvaart geweest. Opgemerkt moet worden dat de cijfers over 2002 op dit moment nog voorlopig zijn.

Voor de periode 1980–1998 waren er 0,5 fatale ongevallen per miljoen vluchten voor JAA operators. Voor de periode 1980–2001 bedroeg dit 0,42 fatale ongevallen per miljoen vluchten. Een fataal ongeval is een ongeval in de burgerluchtvaart waarbij ten minste 1 persoon aan boord letsel oploopt, dat binnen 30 dagen na het ongeval de dood tot gevolg heeft.

Na de splitsing van beleid, uitvoering en handhaving is een begin gemaakt met de beleidsontwikkeling bij DGL op het gebied van luchtvaartveiligheid.

Met het oog op het veiligheidskader is regelgeving geïmplementeerd die in internationaal verband mede is ontwikkeld.

Veel aandacht is besteed aan het tot stand brengen van het EU-agentschap EASA, dat vanaf 28 september 2003 operationeel zal zijn met betrekking tot de veiligheid van vliegtuigen.

2. Externe veiligheid luchtvaart

Doelstelling

Het zodanig verbeteren van de externe veiligheid rond luchthavens, dat het risico voor omwonenden niet hoger is dan de maximaal toelaatbare waarden.

Toelichting

Schiphol

De externe risico's (voor personen en werkenden) in de omgeving van luchthavens zijn voor Schiphol vastgelegd in de Schipholwet en daaraan gekoppelde uitvoeringsbesluiten (officieel gepubliceerd in december 2002). Het betreft beleid en normering die in werking treden na ingebruikneming van de vijfde baan (februari 2003) en zijn gebaseerd op de standstilldoelstelling 1990.

Deze standstilldoelstelling is omgezet in een grenswaarde voor de bron («totaal risico gewicht») in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) én zoning voor de omgeving in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Daarin zijn veiligheidssloopzones bepaald waarbinnen bestaande woningen op basis van vrijwilligheid aan de woonbestemming worden onttrokken en nieuwbouw van woningen is verboden (PR risicocontour 10^{-5}). Voorts zijn daarbuiten zones bepaald (PR risicocontour 10^{-6}) met beperkingen aan nieuwbouw van woningen en waarbinnen slechts nieuwbouw van bedrijvigheid of vervangende nieuwbouw mogelijk zijn met lage persoonsdichtheden. Tenslotte is daarbuiten weer ruimtelijk beleid vastgelegd aangaande nieuwbouwbeperkingen van woningen in het grotere beperkingengebied rondom de luchthaven.

Aangaande de beheersing van het groepsrisico (GR: kans op ongevallen met meerdere slachtoffers op de grond) rond Schiphol is in de Schipholwet vastgelegd dat vanaf 2005 GR-beleid moet worden geïmplementeerd.

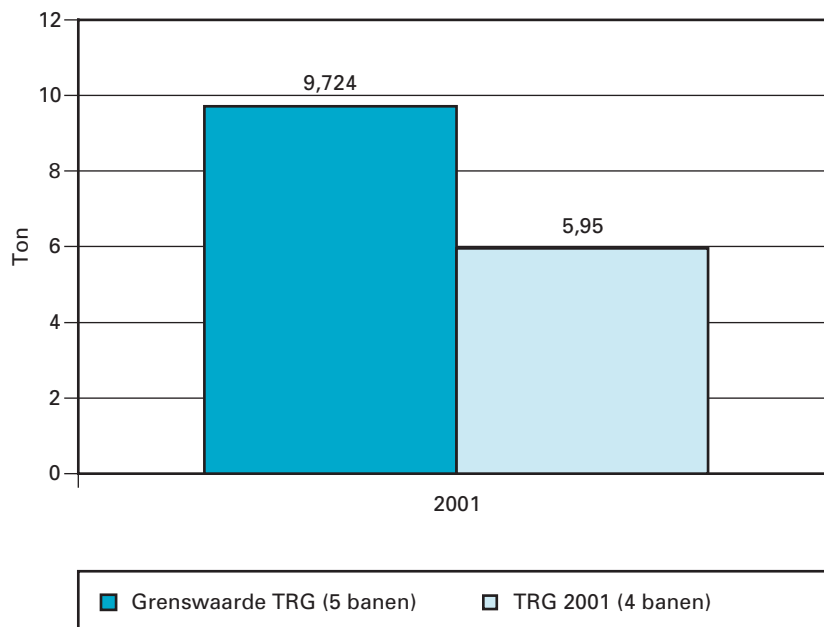
Regionale luchthavens

Voor de regionale luchthavens en kleine velden is in het afgelopen jaar nog geen externe veiligheidsbeleid (EV beleid) vastgelegd. Dit zal in het kader van het project Regelgeving Regionale en Kleine Luchthavens (RRKL) worden vastgelegd in 2004.

Prestatie-indicatoren:

1. Totaal Risico-Gewicht-Score (TRG) van Schiphol. Het TRG is het product van de gemiddelde ongevalskans per vliegtuigbeweging, het gemiddelde Maximum Take-Off Weight per vliegtuig en het aantal vliegtuigbewegingen per jaar. In 2002 zijn de twee uitvoeringsbesluiten gepubliceerd. In het LVB is tevens de grenswaarde voor het TRG opgenomen die als maximum gehanteerd moet worden door de bron vanaf ingebruikname van het vijfbanenstelsel. De grenswaarde van het TRG is afgeleid van de risicowaarden zoals die zijn gebruikt voor de bepaling van de veiligheidscontouren rond Schiphol voor het scenario van het jaar 2010 en bedraagt 9,724 ton. Het TRG zal vanaf de ingebruikname in 2003 jaarlijks achteraf berekend worden door de IVW op basis van door de sector aan te leveren feitelijke informatie. De hoogte van het TRG over 2001 op het vierbanenstelsel bedroeg: 5,95 ton (bron: NLR rapport CR 2002-377: EV berekeningen ten behoeve van de Milieubalans 2002). De TRG waarde voor 2002 is thans nog niet bekend en zal ten behoeve van de Milieubalans 2003 door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) worden bepaald (augustus 2003).

Totaal Risico Gewicht Schiphol (TRG SPL)



Uit de figuur blijkt dat het TRG in 2001 ruim onder de grenswaarde van het LVB blijft.

2. Aantal aan de woonbestemming onttrokken en nog te onttrekken woningen in veiligheidssloopzones rond Schiphol. In 2002 is door het kabinet uitvoering gegeven aan de motie Hofstra, hetgeen inhoudt dat woningen binnen de veiligheidssloopzones (voorheen genaamd sloopzones) slechts op basis van vrijwilligheid (en dus op wens van de huidige bewoners) aan de woonbestemming zullen worden onttrokken. De grafische uitbeelding van deze prestatie-indicator in de begroting 2002 is daarmee nutteloos geworden. De prestatiegegevens wijzigen en de grafische afbeelding zoals in de begroting 2002 zal dan ook niet terugkomen in volgende begrotingen.

In het LIB (december 2002) zijn de veiligheidssloopzones, de zones op basis van $PR 10^{-6}$ en het beperkingengebied vastgelegd voor het vijfbanenstelsel. Gaandeweg 2003 zal betrouwbare informatie over aantallen woningen worden opgesteld door Rijkswaterstaat.

EV berekeningen in het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) rapport CR 2002-377 (in opdracht van het RIVM ten behoeve van de Milieubalans 2002) geven aan dat in 2001 (dus gevlogen op het huidige vierbanenstelsel en met een actueel woningbestand 2001) 18 woningen waren gelegen binnen de risicocontour 10^{-5} . Gegevens over het jaar 2002 ontbreken thans nog maar zullen naar verwachting, wederom in het kader van de Milieubalans 2003 van het RIVM, door het NLR worden berekend.

3. Het plaatsgebonden (voorheen individueel) risico buiten de genoemde sloopzones. Over deze prestatie-indicator met een sterk monitoringkarakter is op dit moment nog geen nuttige informatie te geven aangezien het vierbanenstelsel leidt tot andere veiligheidscontouren waarvoor geen beleid is geformuleerd en de inzichten in realisatie op het vijfbanenstelsel voor 2003 tot eind 2003 ontbreken.

Interne en externe veiligheid luchtvaart

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling.

Voor de geplande nieuwe nota Integraal Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart is een verkenningenrapport uitgebracht, met daarin aanbevelingen voor doelen en onderwerpen die zouden moeten worden uitgewerkt. Aan de hand daarvan zijn in een beleidskader en in de begroting 2003 nieuwe doelen, streefwaarden en prestatie-indicatoren geformuleerd.

In het najaar van 2002 is het vervolg van de nota in verband met de ambitie bijgesteld.

De ontwikkeling van een causaal model waarmee oorzaak-gevolgketens van luchtvaart(on)veiligheid worden geïnventariseerd en geanalyseerd is volgens schema verlopen. Eind 2002 is een demo gereed gekomen, welk de basis is voor de vervolgfase.

Wet- en regelgeving

In het kader van de herziening van de Luchtvaartwet zijn verschillende voorstellen voor regelgeving, onder meer over de certificatie van het veiligheidsmanagement op luchthavens, het gebruik van historische luchtvaartuigen en van micro-light aircraft, gereed gekomen. DGL heeft hier beleidstoetsen voor opgesteld.

Monitoring en beleidsevaluatie

De SAFA-inspectie en de audits van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) hebben volgens schema plaats gehad. Deze zijn een goed toetsinstrument voor het beoordelen van de veiligheid in de praktijk.

Kleine aanpassingen van het functioneren van overheid en sector zijn hiervan het gevolg geweest.

Interne veiligheid luchtvaart

Convenanten en afspraken

In EG-verband is de verordening voor de oprichting van de EASA, het Europese agentschap voor de luchtvaartveiligheid, aangenomen. Daarmee is de basis voor een eerst nu nog beperkte, maar over enige tijd een veelomvattende harmonisatie van de veiligheidsnormen definitief gelegd. De EASA zal naast de centrale functie voor de uitvoering ook het centrum voor de beleidsontwikkeling op het gebied van de luchtvaartveiligheid worden.

Voor de security is in EU-verband de verordening vastgesteld die gemeenschappelijke normen stelt voor beveiligingsmaatregelen. De verordening betekent een mijlpaal voor de verdere ontwikkeling van het securitybeleid. De implementatie van de verordening alsmede van afspraken in de ICAO is reeds ter hand genomen. Aanscherping van Nederlandse maatregelen hebben geleid tot de wetswijziging voor artikel 37 van de Luchtvaartwet. Deze wijzigingen hebben met name betrekking op de controle van de ruimbagage, vracht en catering. Daarnaast is, in het kader van de verbetering van de doelmatigheid van het bedrijfsproces van de beveiliging, de Luchtvaartwet gewijzigd waarbij de beveiligingsactiviteiten zijn geïntegreerd in de processen van de exploitant van het luchtvaartterrein, die daarvoor ook de kosten in rekening mag brengen. De Minister van Justitie houdt echter adequate mogelijkheden tot toezicht op deze taakuitoefening houdt.

Externe veiligheid luchtvaart

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

In het kader van beleidsvoorbereiding is in 2002 binnen het departement gewerkt aan de nodige modelontwikkelingen. Zo is de gemelde demo van het causaal model in samenwerking met onderzoekspartijen en de mede-opdrachtgevers (LVNL, KLM en AAS) eind 2002 afgerond. Dit zal naar verwachting leiden tot een plan van aanpak voor de daadwerkelijke bouw van het causale model in de vervolgfases. De demo wijst uit dat de verdere ontwikkeling van een volledig causaal model technisch mogelijk lijkt, maar wel veel tijd in beslag zal nemen als gevolg van de inhoudelijke complexiteit. Er is daarbij ook nog discussie over uiteindelijke gebruikers en de gebruiksdoelen.

In 2002 is het risicoanalysemodel externe veiligheid voor kleine en regionale luchthavens nader bekeken. Dit heeft geleid tot enkele grote bedenkingen, waarvoor in 2003 een reviewproject wordt opgestart met deelname van meerdere externe partijen ter validatie van de bevindingen en aanpassingen.

De uitvoering en handhaving van de externe veiligheid wordt ter hand genomen vanaf inwerkingtreding van het EV beleid rond Schiphol bij ingebruikname van de vijfde baan (2003). Dan zijn ook de gegevens beschikbaar voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid aangaande de omvang van het aantal woningen dat mogelijk aan de woonbestemming wordt onttrokken indien de bewoners dat wensen. Als gevolg van uitvoering van de motie Hofstra is de oorspronkelijk geplande einddatum van 5 jaar na inwerkingtreding als uiterste datum voor het onttrekken van woningen aan de woonbestemming in de veiligheidszone verlaten.

In het begin van 2003 is de Regeling milieu-informatie luchthaven Schiphol uitgebracht. Hierin wordt beschreven hoe de handhaving van TRG uitgevoerd moet worden door betrokken instanties.

Gezien de status van het EV beleid (op korte termijn in werking voor Schiphol en in ontwikkeling voor overige luchthavens) is in 2002, zoals reeds voorzien was, geen sprake geweest van beleidsevaluatie-activiteiten.

VenW komt zo snel mogelijk met een interimbeleid voor externe veiligheid rond luchthavens. In het afgelopen jaar is door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) een rekenmodel voor de noodzakelijke berekeningen gemaakt. Gebleken is dat dit model nog te weinig realiteitsgehalte heeft. Er zijn reeds opdrachten uit aan het NLR en Baarse voor een review op het model, waarna wellicht enkele aanpassingen nodig zijn. In afwachting daarvan is het niet mogelijk om vanwege de verstreckende consequenties nu al interim-beleid voor de regio's in te voeren. Het kabinet heeft de Tweede Kamer toegezegd om bij PKB deel 3 zo snel mogelijk met beleid te komen op basis van een verbeterd model voor externe veiligheid.

09.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
09 Veilige luchtvaart				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				7 412	8 615	– 1 203¹
Uitgaven				7 008	8 615	– 1 606
09.01 Programma-uitgaven				5 557	4 923	634
<i>09.01.01 Intern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>				603	550	53
Bijdragen internationale organisaties				603	550	53
<i>09.01.02 Externe veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>				3 766	2 293	1 473
Bijdragen internationale organisaties (o.a. ECAC)				3 766	2 293	1 473 ²
<i>09.01.08 HGIS programma uitgaven</i>				1 005	795	210
Bijdragen aan internationale organisaties (ICAO)				1 005	795	210 ³
<i>09.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				184	1 285	– 1 101
Anticiperend onderzoek				184	1 285	– 1 101 ⁴
09.02 Apparaatsuitgaven				1 452	3 692	– 2 240
<i>Overige apparaatsuitgaven</i>				1 452	3 692	– 2 240 ⁵
09.03 Ontvangsten				224	33	191⁶

¹ De lagere verplichtingen realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door herprioritering als gevolg van de uitvoering van het Strategisch Akkoord.

² De hogere uitgaven worden veroorzaakt door de aankoop van woningen in de externe veiligheidszone (EV-zone).

³ Het betreffen hier uitgaven aan ICAO die uit de HGIS-middelen worden gefinancierd. Bij de Voorjaarsnota zijn de beschikbare middelen structureel verhoogd, mede door de stijging van de dollar.

⁴ De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door herprioritering als gevolg van de uitvoering van het Strategisch Akkoord. Voorts is een aantal projecten later opgestart waardoor de kas versus verplichtingen een verschil in uitputting geeft. Dit betreft in het bijzonder de Nota Veilige Luchtvaart.

⁵ Op dit artikelonderdeel is destijds de totale RLD correctie van het prijsverschil begrotingssterkte «geparkeerd». Deze prijscorrectie is deels voor DGL en deels voor de IVW-Divisie Luchtvaart bestemd. Bij Voorjaarsnota is deze prijscorrectie over de desbetreffende artikelen verdeeld.

⁶ De meerontvangsten zijn het gevolg van de ontvangsten inkomsten van medewerkers die op IF-basis elders werkzaam zijn.

09.5 Groeiparagraaf

De ambities voor de Nota Veiligheid Burgerluchtvaart zijn in 2002 als gevolg van de taakstelling bijgesteld. De nota wordt in 2003 vereenvoudigd in een op uitvoerende actie gerichte beleidsagenda. Daarin zal de aansluiting tussen beleid, uitvoering en handhaving een kernelement zijn.

In de begroting 2003 zijn nieuwe doelen, streefwaarden en prestatie-indicatoren geformuleerd. Met die doelen, streefwaarden en indicatoren is het mogelijk om tot een betere meting van de operationele doelen te komen.

Tevens zijn voor de beveiliging subdoelstellingen, streefwaarden en indicatoren opgesteld, die ook op dit vlak instrumenten vormen voor het toetsen van geleverde prestaties. De beleidsvorming voor de beveiliging is als vast onderwerp van het beleidsartikel 9 opgenomen.

Tenslotte is de beleidsinzet voor de verdere inrichting van de EASA als vast thema aan de vaste beleidsinspanningen onder dit artikel gevoegd.

Ten aanzien van het externe veiligheidsbeleid voor regionale en kleine luchthavens is beleid daadwerkelijk in ontwikkeling binnen het RRKL-project. Zoals reeds eerder aangegeven moet dat leiden tot een EV beleid uiterlijk in 2004.

In het kader van de ontwikkeling van een statistisch causaal veiligheidsmodel én de ontwikkeling van een groepsrisiconorm is het volgende te melden. Hiertoe is in 2002 gestart met een diepgaande beschouwing van de ontwikkeling van het groepsrisico rond Schiphol, die in 2003 wordt afgerond. Deze zal medio 2003 worden ingebracht in een interdepartementaal traject voor een bredere beleidsinnovatie van het groepsrisico (GR) over alle EV gerelateerde activiteiten (waaronder vervoer gevaarlijke stoffen en gevaarlijke industriële activiteiten). In hoeverre dit beleids-traject leidt tot een invulling van een transparant en uitvoerbaar GR-beleid zal eind 2003 moeten blijken.

10 FACILITEREN LUCHTVAARTNETWERK

10.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het beschikbaar zijn van een op de vraag aangepast, doeltreffend, doelmatig logistiek luchtvaartnetwerk, bestaande uit de nationale luchthaven en het luchtruim.

Voor de overige luchthavens en het beleid met betrekking tot de LVNL als verkeersdienstorganisatie (in verband met marktordeningaspecten) wordt verwezen naar artikel 11.

10.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. *Beschikbaarheid luchthavencapaciteit*

Doelstelling

Het mogelijk maken van een beheerste groei van de luchtvaart binnen de maatschappelijke en fysieke randvoorwaarden.

Toelichting

In het afgelopen jaar is de luchtvaart van en naar Schiphol afgenomen tot circa 401 000 bewegingen. Daarbij hebben geen overschrijdingen plaatsgevonden van de vastgestelde geluidsgrenzen. Gebleken uit het feit dat Schiphol niet aan de bel heeft getrokken. Wel heeft een overschrijding plaatsgevonden van het convenant dat de luchtvaartsector gesloten heeft met de gemeente Amsterdam. Voor zover bekend heeft Schiphol voldoende capaciteit gehad om aan de vraag naar luchtvaart te voldoen. De nieuwe Schipholwet is gereedgekomen in 2002 en wordt in 2003 van kracht.

Daarmee wordt perspectief geboden voor de middellange termijn (2010–2015). In de MER Schiphol 2003 wordt de verwachting uitgesproken dat circa 500 000 tot 600 000 bewegingen mogelijk zijn. De vraag naar luchtvaart op Schiphol zal ook daarna verder toenemen. Door nieuwe technologieën wordt verwacht dat een groter aantal vliegbewegingen mogelijk zal zijn binnen de milieugrenzen. Met het oog op een tijdige beleidsontwikkeling voor de langere termijn wordt door Rijk en luchtvaartsector een onderzoeksprogramma uitgevoerd naar aspecten van een eiland in de Noordzee. Tevens is door het CPB een kengetallen kosten-batenanalyse uitgevoerd op basis van voorstellen van de luchtvaartsector tot een uitbreiding van het aantal banen op Schiphol. Hierin wordt globaal geconcludeerd dat een verdere groei op de lange termijn naar 800 000 bewegingen of meer tot de mogelijkheden behoort. Dit vergt wel een aanpassing van de geldende luchthavenbesluiten en een gedetailleerde afweging van de inpassing binnen de randvoorwaarden voor milieu en veiligheid.

2. *Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit*

Doelstelling

Beschikbaar zijn van een op de vraag aangepaste luchtruimcapaciteit en daarbij streven naar:

1. een toeneming van de benuttingmogelijkheden van het luchtruim voor civiel luchtverkeer van, naar en boven Nederland afgestemd op de vraag;
2. het leveren van een bijdrage aan het realiseren van de streefwaarde

van Eurocontrol, m.a.w. streven naar een gemiddelde vertraging in Europa van ten hoogste 1 minuut vertraging per vlucht in de zomerperiode van 2006.

Toelichting

Ten aanzien van punt 1 zijn op kleinere schaal initiatieven genomen door Nederland voor een betere verdeling van de capaciteit en de bijbehorende verantwoordelijkheidsverdeling tussen Nederland en de buurlanden. Aandachtspunt is dat de urgentie voor het vraagstuk onderkent blijft nu de korte termijn aandacht gericht is op het te boven komen van de gevolge van 11 september 2001.

In het kader van punt 2 valt te melden dat in 2001 deze vertraging 3,5 minuut (bron: Eurocontrol) bedroeg. De vertragingen in 2002 zijn afgenomen vanwege de teruggang in het internationale luchtverkeer na de aanslagen van 11 september. Dit leidde tot daling van verkeer en daarmee ook tot minder vertragingen dan voorheen.

Ook de invoering van RVSM (reduced vertical separation minima) heeft zijn effect gehad. Bij de thans weer aantrekkende markt zal het aantal minuten vertraging weer toenemen. Voorwaarde om het gestelde doel te bereiken is een tijdige invoering van het European Single Sky concept. Boven verwachting is in 2002 in de Europese Transportraad mede door Nederlandse inzet hiertoe een belangrijke stap gezet.

10.3 Beleidsinstrumenten

1. Beschikbaarheid luchthavencapaciteit

Wet- en regelgeving

In het afgelopen jaar heeft het Parlement definitief ingestemd met de Schipholwet. Ook zijn na een behandeling in de Tweede Kamer en het uitvoeren van de benodigde inspraakprocedures de bijbehorende Amvb's/uitvoeringsbesluiten vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant. Tevens is een besluit in procedure gebracht ten behoeve van het overgangsjaar 2003, waarin de Polderbaan geleidelijk in gebruik genomen gaat worden. Aan de Tweede Kamer zijn tevens de resultaten van de kengetallen kosten batenanalyse t.a.v. een verdere ontwikkeling van het banenstelsel op Schiphol aangeboden, met daarbij de mededeling dat de lopende PKB-procedure beëindigd kan worden. Aangegeven is dat de verdere procedures kunnen plaatsvinden op basis van de Schipholwet.

Dit betekent dat de luchtvaartsector haar bedrijfsvoering zodanig optimaliseert dat aan de maatschappelijke vraag naar luchtvaart wordt tegemoetgekomen, binnen de door de overheid gestelde randvoorwaarden en de fysieke grenzen aan luchtvaartinfrastructuur en capaciteit in het luchtruim. De behoefte aan capaciteit voor de luchtvaart is ondermeer afhankelijk van de economische ontwikkeling en de preferenties van de reizigers om gebruik te maken van de luchtvaart.

In het afgelopen jaar is vanuit het Rijk inzet gepleegd op het bereiken van duidelijkheid over de capaciteit voor luchtvaart ook op langere termijn en op het goed vastleggen van de verantwoordelijkheden over de toedeling ervan. Daarbij heeft het primaat gelegen bij de nationale luchthaven Schiphol. Met het aanvaarden van de Schipholwet is duidelijkheid gecreëerd over de beschikbaarheid aan capaciteit voor de middellange termijn. Tevens is duidelijkheid verschaft over de verantwoordelijkheidsverdeling: Schiphol wordt benaderd als een bedrijf, dat zelf de verantwoordelijkheid heeft om de bedrijfsvoering te optimaliseren binnen de wettelijk gestelde kaders. Daarmee is een duidelijke inkadering gekomen

voor de ontwikkeling in de komende jaren. Een verdere groei van de luchtvaart op Schiphol of een andere verdeling van de belasting over de omgeving dient afgewikkeld te worden binnen het wettelijk kader. Tevens is afgelopen jaar op een aantal aspecten onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een eventueel vliegveld in de Noordzee.

2. Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit

Beleidsvoorbereiding en regelgeving

Voor de capaciteit in het luchtruim is Europese regelgeving essentieel. In het afgelopen jaar is mede door Nederlandse inzet een doorbraak gekomen in het streven naar een Single European Sky. Op nationaal niveau zijn voor Schiphol stringenter regels vastgesteld voor de luchtverkeersleiding. Daarmee wordt een vermindering van de geluidbelasting in bewoonde gebieden bewerkstelligd. Een vergroting van de capaciteit in de lucht voor burgerluchtvaart werd mogelijk door het vrijgeven van het militaire luchtruim boven de voormalige basis Soesterberg. De beschikbare capaciteit in de lucht voor verkeer van en naar Schiphol binnen het Nederlandse luchtruim is voldoende voor de middellange termijn. Ten aanzien van de interferentie tussen kleine luchtvaart en militaire vluchten zijn regelingen getroffen ter beperking van de risico's, dit mede naar aanleiding van een tweetal ongevallen.

In Europees verband is de richtlijn betreffende Single Sky in de Europese Transportraad aangenomen.

In het Luchthavenverkeersbesluit zijn richtlijnen opgenomen over de mate van afwijking van de routes naar Schiphol en is ruimte vrijgemaakt voor een groter aantal nachtvluchten over de Noordzee in plaats van over land.

10.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				30 468	31 725	– 1 257
Uitgaven				31 978	31 725	254
10.01 Programma-uitgaven				30 320	29 528	793
10.01.01 Beschikbaarheid luchthavencapaciteit				447	3 663	– 3 217
Investeren kostenconvenant				447	3 663	– 3 217 ¹
10.01.02 Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit				25 392	19 005	6 387
Subsidies				25 392	19 005	6 387 ²
10.01.99 Overige programma-uitgaven				4 482	6 859	– 2 377
Anticiperend onderzoek				4 440	6 761	– 2 321 ³
Beleidsvoorbereiding en evaluatie				42	98	– 56 ⁴
10.02 Apparaatsuitgaven				1 659	2 197	– 539
10.03 Ontvangsten				15 637	8 276	7 361⁵

¹⁻³ De afwijkingen ten opzichte van de begroting zijn met name het gevolg van enkele correctie boekingen binnen dit artikel van zowel een deel van de reguliere subsidie aan het NLR als de bijdrage van VROM aan ONL. Deze zijn in de conversie naar de VBTB begroting foutief geconverteerd. Voorts is opgenomen het V&W aandeel in een aanvullende bijdrage aan het NLR ten behoeve van pensioenproblematiek, die door drie departementen (V&W, EZ en Defensie) is uitgekeerd.

⁴ Beperkte aanbesteding van onderzoek in verband met wijzigen prioriteitsstelling en reorganisatie. Betreft kennisproject.

⁵ Dit betreffen hogere ontvangsten van Eurocontrol, de terugbetaling uit doorberekeningen van salariskosten van medewerkers die op IF-basis elders werkzaam zijn, bijdragen van de sector en het Ministerie van Economische Zaken in het project Flyland en als laatste ontvangsten uit de premieheffing voor de molestdekking van luchtvaartmaatschappijen en andere luchtvaartgerelateerde bedrijven voor aansprakelijkheidsschade jegens derden en voor de premieheffing voor de dekking van het terrorismerisico in de brandverzekering van Schiphol. De overheidsdekking voor molestdekking, die noodzakelijk werd door het wegvallen van de commerciële verzekeringsmarkt na de terroristische aanslagen van 11 september 2001 in de VS, is beëindigd per 31 oktober 2002. Dit is in lijn met de afspraken die hierover in EU-kader zijn gemaakt. De overheidsdekking voor terrorismerisico in de brandverzekering van Schiphol is in eerste instantie gesloten voor de periode 17 september 2002 tot 17 december 2002. Daarna is de regeling twee keer verlengd, eerst tot 17 februari 2003 en later tot 17 juni 2003. De Staat kan in tijden van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden optreden als verzekeraar van door Nederlandse exploitanten van schepen en luchtvaartuigen te lopen risico's. Tevens kan de Staat optreden als herverzekeraar van deze risico's. In dit kader is in overleg met het Ministerie van Financiën een garantie verstrekt aan de NV Luchthaven Schiphol voor de dekking van het terrorismerisico in de brandverzekering als gevolg van de terroristische aanslagen van 11 september 2001. De garantieovereenkomst heeft een tijdelijk karakter en is vanaf 17 september 2002 voor drie maanden afgesloten. De overeenkomst is daarna verlengd tot 17 juni 2003.

Uitgangspunt voor de overheid is dat gestreefd moet worden naar een zo spoedig mogelijke terugkeer naar de «normale» verzekeringsmarkt en dus zo snel mogelijke beëindiging van de dekking door de Staat. Om deze reden is aan de NV Luchthaven Schiphol aangegeven dat een eventuele verdere verlening na 17 juni 2003 mogelijk gepaard zal gaan met een verhoging van de door Schiphol aan de Staat te betalen premie mede afhankelijk van Europese ontwikkelingen.

10.4 Groeiparaagraaf

In de begroting 2002 is aangegeven dat gezocht wordt naar een kwantitatieve streefwaarde die toeziet op de verhouding tussen capaciteit en vraag. Gebleken is dat het invulling geven hieraan tot de ontwikkeling van geavanceerde prognosemodellen over de ontwikkeling van de luchtvaart, inzichten in de toekomstige wensen ten aanzien van milieu, veiligheid en ruimtelijke ordening leidt. Het gaat echter altijd om een afweging die niet louter op modelbasis is te maken. In de begroting voor het jaar 2004 zal daarom slechts een beperkt aantal indicatoren worden opgenomen, zoals de declared capacity van Schiphol, een erkende parameter voor het verwachte aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol en de gegevens uit het MER Schiphol.

Met Eurocontrole wordt, in het kader van de Eurocontrol ATM2000+ strategie, gesproken over nader gespecificeerde streefwaarden voor de benuttingmogelijkheden van het luchtruim.

11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

11.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor dit artikel is het voorzien in een effectief werkend luchtvaartbestel door bij te dragen aan de ontwikkeling en bestendiging van een goed functionerende luchtvaartmarkt.

11.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Aansluiting op het mondiale luchtvaartnetwerk

Doelstelling

De geoperationaliseerde doelstelling is het, binnen een open en concurrerende internationale vervoersmarkt, voor Nederland behouden en versterken van de aansluiting op de mondiale luchtvaartnetwerk.

Hierbij kunnen drie beleidsopgaven worden onderscheiden:

1. waarborgen dat de kwaliteit van het mondiale luchtvaartnetwerk voor Nederland behouden en mogelijk versterkt wordt;
2. streven (in internationaal verband) naar een open internationale vervoersmarkt;
3. zorgen voor eerlijke (nationale en internationale) spelregels in de luchtvaartmarkt met inachtneming van netwerkqualiteit, belang sector en consumentenbelang

In de tekst van de begroting 2002 wordt vooral aandacht gegeven aan beleidsopgave 1. In de begroting 2003 komen de andere beleidsopgaven meer expliciet aan de orde.

Streefwaarden en prestatie-indicatoren

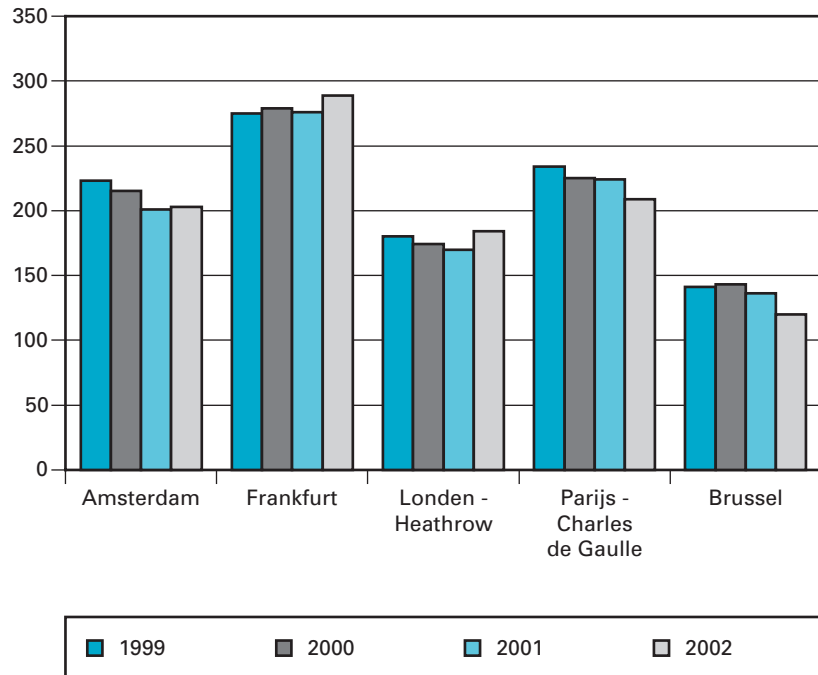
De bestaande streefwaarde bij bovengenoemde beleidsopgave 1 is het blijven behoren tot de top 4 van de Noordwest-Europese luchthavens. De prestatie-indicator is de ontwikkeling van de netwerkqualiteit van Schiphol in vergelijking met andere luchthavens.

Geoperationaliseerd zijn de indicatoren:

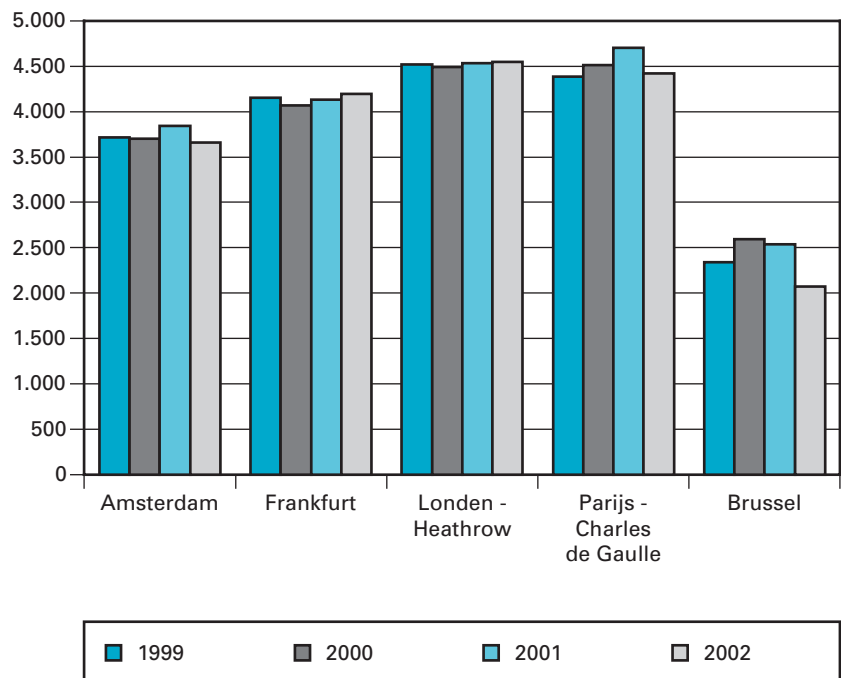
- aantal bestemmingen in het lijnverkeer (juni);
- aantal uitgaande lijnvluchten per week (juni);
- aantal passagiers;
- vrachtonnage.

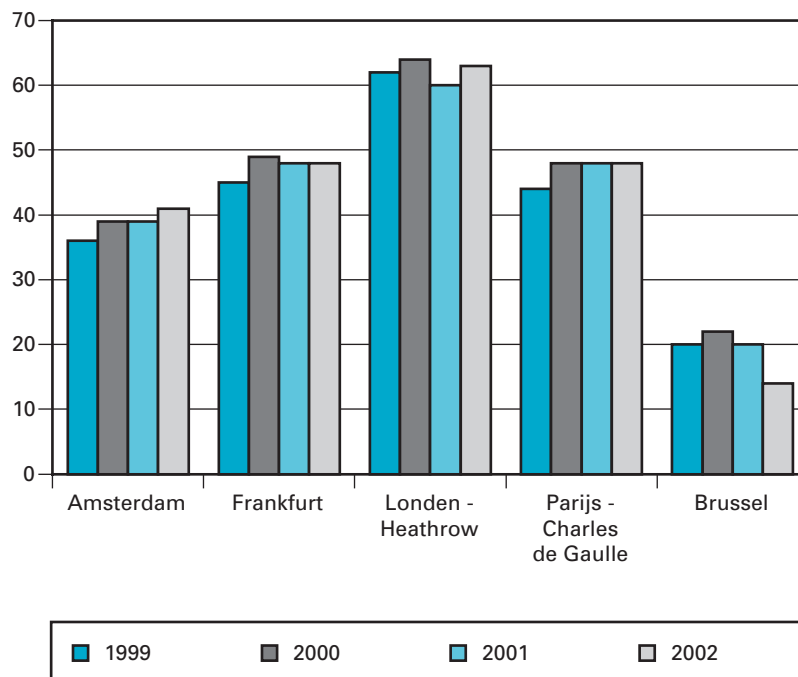
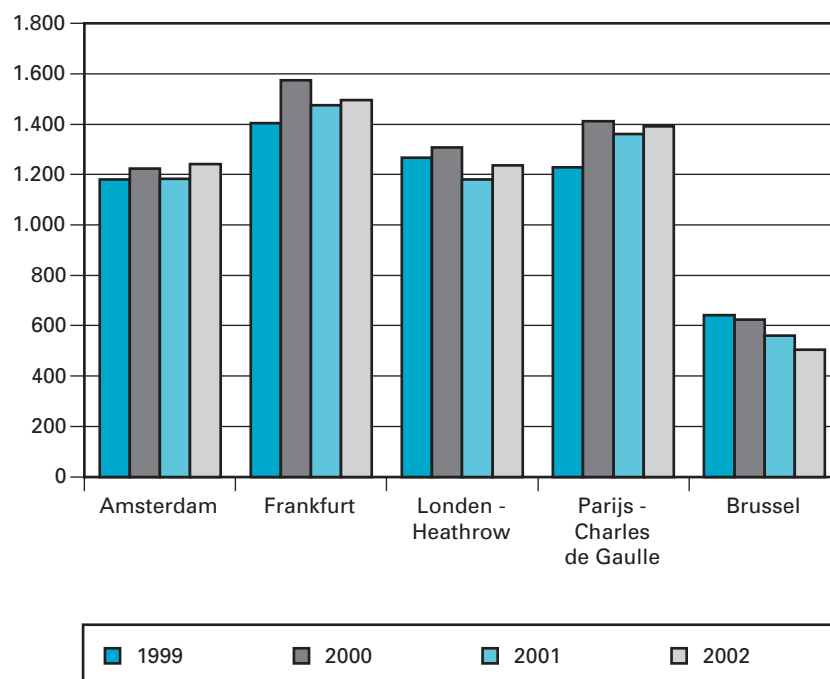
Hieronder volgen overzichten inzake de genoemde indicatoren.

Aantal bestemmingen



Aantal vluchten per week (juni)



Passagiers (mln)**Vracht (x 1 000 ton)****Toelichting**

Zowel wat betreft het aantal bestemmingen, het totaal aantal vluchten per week, het totaal aantal passagiers per jaar als voor de vervoerde hoeveelheid vracht per jaar behoort Schiphol tot de top 4. In de relatieve positie

ten opzichte van de andere grote luchthavens in Noordwest-Europa hebben zich in de afgelopen jaren slechts beperkte wijzigingen voorgedaan.

2. Regionale en kleine luchtvaart

Doelstelling

Overdracht en vastlegging van bevoegdheden aan provincies met een stand-still voor de milieuoverlast voor regionale en kleine velden. En beëindiging van de financiële bemoeienis en afronding aanwijzingen.

Het beleid is erop gericht om met ingang van 2004 een overstap te kunnen maken naar de nieuwe wetgeving waarin de milieu- en veiligheidsnormering rond de luchthavens wordt vastgelegd en de verantwoordelijkheidsverdeling, waaronder decentralisatie. In het afgelopen jaar is het betreffende onderwerp aangepast vanwege de opgedane ervaringen bij de besluitvorming rond Schiphol. Mede door de kabinetswisseling is het overleg met de provincies tijdelijk opgeschort. Inmiddels is de gedachtevorming rond de nieuwe wet in een zodanig stadium dat op korte termijn en afhankelijk van de vorming van een nieuw kabinet het overleg kan worden heropend. Het wetsvoorstel kan dan in 2003 in procedure worden gebracht. Teneinde voor de overgang naar de nieuwe situatie de lopende zaken afgehandeld te hebben is in het afgelopen jaar voortgang geboekt met betrekking tot de aandelenvervreemding, zodanig dat naar verwachting in de eerste helft van 2003 voor alle luchthavens de overdracht is geregeld. De afkoop van de rijksbijdragen aan regionale luchthavens zijn afgerond. Voor de benodigde aanwijzingen t.b.v. Maastricht en Lelystad is in hoog tempo een PKB opgesteld, die thans in procedure is gebracht.

Status overzicht regionale en kleine luchtvaart		
LUCHTHAVEN	STATUS	DATUM
Schiphol	Schipholwet goedgekeurd, uitvoerings AMVB's gereed	
Eelde	Baanverlenging en zonering vastgesteld, besluit op bezwaar genomen	12-09-02
Maastricht interim	Interim-aanwijzing bijgesteld n.a.v. uitspraak Raad van State	11-09-02
Maastricht def	PKB deel 1 gepubliceerd, Exploitant stelt MER op voor nieuwe aanwijzing	11-12-02
Rotterdam	Zone vastgesteld, beslissing op bezwaar opgesteld	11-12-02
Lelystad	BKL en KE-zones vastgesteld, beslissing op bezwaar opgesteld.	15-07-02
Lelystad 2e fase	PKB deel 1 gepubliceerd, Exploitant stelt MER op voor nieuwe aanwijzing	11-12-02
Ameland	Nieuwe bob wordt opgesteld n.a.v. uitspraak Raad van State	12-12-01
Budel	Procedures afgerond, geen bezwaren ingebracht	29-03-96
Drachten	Bestuurlijk overleg gevoerd, ontwerp-aanwijzing binnenkort ter inzage	
Hilversum	Toezening zonebesluit Tweede Kamer wordt voorbereid	
Hoogeveen	Procedures afgerond, geen beroepen ingesteld	22-01-97
M.-Zeeland	Zone vastgesteld, bob binnenkort uit	20-09-00
Seppe	Na uitspraak Raad van State nieuwe bob, verweerschrift ingediend	20-06-02
Terlet	Procedures afgerond, geen bezwaren ingebracht	24-05-96
Teuge	Na uitspraak Raad van State nieuwe bob vastgesteld	09-01-03
Texel	Procedures afgerond, geen bezwaren ingebracht	17-05-96

Wat betreft de in de begroting genoemde prestatie-indicatoren kan het volgende worden gemeld:

- 1) *De mate waarin bestuursakkoorden zijn gesloten met provincies t.a.v. overdracht van taken, bevoegdheden en kennis:* er hebben onderzoe-

ken op dit terrein plaatsgevonden. Deze worden gebruikt bij de ontwerpwet, die de basis vormt voor akkoorden met de betrokken besturen.

- 2) *De mate waarin provincies beschikken over middelen, bevoegdheden en kennis om beleid t.a.v. luchthavens te ontwikkelen:* volgt uit 1.
- 3) *Het moment waarop de financiële belangen zijn afgestoten (de aandelenvervreemding):* hier is voortgang geboekt en zal naar verwachting in de eerste helft van 2003 tot de daadwerkelijke vervreemding kunnen worden overgegaan.
- 4) *De mate waarin de aanwijzingsbesluiten (Maastricht (MAA), Lelystad) en zoneringen (Hilversum, Drachten) zijn gerealiseerd:* de benodigde procedures liggen nagenoeg op schema.

11.3 Beleidsinstrumenten

1. Aansluiting op mondiale luchtvaartnetwerk

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

In 2001 is een begin gemaakt met een nieuwe liberaliseringsronde in het kader van de WTO (World Trade Organisation) die in 2005 wordt afgerond. Voor luchtvaart zal de inzet beperkt zijn, het zal waarschijnlijk vooral gaan om liberalisering op het gebied van grondafhandeling en luchthavenmanagement.

Voor de liberalisering van markttoegang was de uitspraak in november 2002 van het Europese Hof van Justitie over de bilaterale open skies luchtvaartverdragen van EU-lidstaten met de VS van groot belang. De verwachting is dat die uitspraak de totstandkoming van een mandaat voor onderhandelingen over een vrije Transatlantische Gemeenschappelijk Luchtvaartmarkt zal bespoedigen. Ook in 2002 heeft Nederland in de Raad van EU Transportministers, onder randvoorwaarden, voor snelle mandaatverlening gepleit.

In de begroting 2002 is aangegeven dat de overheid moet vaststellen wat haar rol is ten aanzien van mogelijk alliantievorming, gezien de rol als aandeelhouder van KLM en de nog bestaande luchtvaartpolitieke verhoudingen.

Dit zal in 2003 ter hand worden genomen. In een beleidskader worden criteria ontwikkeld ter beoordeling van concrete alliantieplannen op luchtvaartpolitieke consequenties, gevolgen voor netwerk en mededingingsaspecten.

In de begroting 2002 wordt daarnaast vermeld dat bezien wordt in hoeverre een eigen visie op de mededinging noodzakelijk is, in aanvulling op communautair beleid. Mede vanwege de taakstelling is dit uitgesteld. In 2003 of 2004 wordt dit opnieuw bezien.

2. Regionale en kleine luchtvaart

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

De besluitvorming over Schiphol gaf aanleiding om de eerder gekozen benadering ten aanzien van het capaciteitsvraagstuk rond de regionale en kleine luchthavens anders vorm te geven. In plaats van het opstellen van een nieuw Structuurschema wordt overgegaan tot het opstellen van een nieuwe Wet, gebaseerd op de bij Schiphol gehanteerde principes. De voorbereidingen zijn zodanig dat in 2003 een wetsvoorstel aan de Tweede Kamer zal worden voorgelegd. In 2002 zijn de aanwijzingen voor een

aantal luchthavens afgerond en voor een aantal anderen zijn de geluidszones definitief vastgesteld. Voor een aantal andere luchthavens zijn stappen gezet in de nog lopende beroeps- en bezwaarprocedures. De regionale en kleine luchthavens bieden daardoor de ruimte zoals tot stand gekomen in een zorgvuldig proces van afweging. In een aantal gevallen is door de betrokken luchthavens gevraagd om de mogelijkheden tot verdere capaciteitsvergroting in de vorm van een ruimere geluidszone of verruiming van de toegestane nachtvluchten in overweging te willen nemen. Het beleid van het Rijk is er evenwel op gericht om nu eerst de nieuwe regelgeving wettelijk vast te laten leggen en op basis daarvan te bezien of verdere groei aan de orde is. Wel wordt voor Lelystad en Maastricht nog volgens de bestaande systematiek een nieuwe aanwijzing opgesteld, met als eerste stap daarin het uitbrengen van een specifieke PKB daarvoor. De capaciteit voor zogenoemde niet aangewezen luchthavens is in het afgelopen jaar niet toegenomen. Wel is sprake van een toename van het aantal incidentele helikoptervluchten.

Wet- en regelgeving

In het afgelopen jaar heeft het kabinet de PKB deel 1 voor Maastricht en Lelystad uitgebracht.

In een brief is aangegeven welke procedure gevolgd gaat worden rond de opstelling van de RRKL-wet. Daarmee is de oorspronkelijke opzet van het SRKL omgevormd. De Tweede Kamer heeft met deze gewijzigde aanpak ingestemd.

Zie tabel hierboven voor de zaken die bij de regionale en kleine luchthavens in 2002 zijn afgehandeld.

Ten aanzien van bron en vlootbeleid is een tienpunten plan opgesteld met de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) om de slepende zaken af te wikkelen. Dit tot tevredenheid van deze organisatie.

11.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
11 Effectief werkend luchtvaartbestel				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				67 362	15 663	51 699¹
Uitgaven				60 006	15 663	44 343
11.01 Programma-uitgaven				58 176	13 935	44 241
11.01.01 Aansluiting mondiale luchtvaartnetwerk				422	595	- 174
Exploitatie				422	595	- 174
11.01.02 Decentralisatie reg/kl luchthavenst				56 787	12 413	44 374
Investerings (ontwikkeling infrastructuur en afbouw RKL)				56 787	12 413	44 374 ²
11.01.99 Overige programma-uitgaven				967	927	40
Beleidsvoorbereiding en evaluatie				967	927	40
11.02 Apparaatsuitgaven				1 831	1 728	103
Overige apparaatsuitgaven				1 831	1 728	103
11.03 Ontvangsten				35 298	9 690	25 608
Dividend KLM/AAS				35 298	9 690	25 608 ³

¹ De hogere verplichtingenrealisatie wordt met name veroorzaakt door het versneld afkopen van de financiële relaties met de luchthaven Maastricht en de dekking van de inkomstenderving van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

² De uitgaven ten behoeve van de decentralisatie van regionale en kleine luchthavens zijn aanzienlijk hoger uitgevallen. Dit wordt met name veroorzaakt door het versneld afkopen van de financiële relaties met de luchthaven Maastricht (ruim € 20 mln.). Voorts is naar aanleiding van de door de LVNL ingediende begroting en de bijbehorende tariefvoorstellen voor het jaar 2002 besloten de begroting goed te keuren doch de bijbehorende tariefvoorstellen (deels tijdelijk) te bevriezen op het niveau van het jaar 2001. Met dit besluit is een belangrijke tijdelijke lastenverlichting geboden aan de luchtvaartgebruikers. Het besluit werd genomen in het licht van de crisis die de luchtvaartsector doormaakte en paste in de lijn die internationaal werd ingezet. De financiële consequenties voor de bedrijfsvoering van de LVNL zijn omvangrijk, mede gelet op het fors achterblijven van het verkeersaanbod na de 11 september-gebeurtenissen. LVNL dient immers haar jaarlijkse exploitatiekosten volledig te dekken uit de tarieven met verrekking van overschotten en tekorten krachtens de richtlijnen inzake tariefstelling. Gelet op de verwachting dat het verkeer op korte termijn niet substantieel zou aantrekken en LVNL haar bedrijfsvoering en investeringspolitiek mede diende af te stemmen op het handhaven van de mainportdoelstelling, ontstond een tekort dat LVNL niet op eigen kracht kon dekken zonder extreme tariefstijgingen. LVNL is derhalve onder voorwaarden van een inspanningsverplichting tot kostenreducties toegezegd, eenmalig tegemoet te komen voor het jaar 2002 door voor de genoemde inkomstenderving een eenmalige garantstelling af te geven. Als voorschot is LVNL inmiddels een bedrag van € 13,9 mln. verstrekt op basis van een extern onafhankelijk advies terzake. Definitieve vaststelling vindt plaats onder de accountantscontrole in 2003. Het restant houdt met name verband met de niet in de begroting geraamde uitbetaling van schadevergoedingen in het kader van de passende regeling Maastricht (gemeente Meerssen) van € 9 mln.

³ De dividenduitkeringen van Schiphol en de KLM zijn respectievelijk € 8,2 mln. en € 17,3 mln. hoger dan begroot als gevolg van de in 2002 afgesproken verhoging van het uitkeringspercentage.

11.5 Groeiparagraaf

In de begroting 2002 wordt genoemd dat de prestatie-indicatoren die betrekking hebben op netwerkkwaliteit verder zullen worden uitgewerkt. In 2002 zijn de mogelijkheden verkend om een bereikbaarheidsindicator te ontwikkelen die voor de markt van inen uitstappers een maatstaf van netwerkkwaliteit vormt. Het komend jaar wordt dit verder uitgewerkt, waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijkheden voor een connectiviteitsindicator als maatstaf voor netwerkkwaliteit voor de markt van op

Schiphol overstappende passagiers. Ook wordt nagegaan of meer specifieke prestatie-indicatoren over de ervaren kwaliteit van de dienstverlening kunnen worden ontwikkeld.

Naast waarborging van de netwerkkwaliteit zijn er nog twee andere beleidsopgaven te onderscheiden, namelijk het streven naar een open internationale vervoersmarkt en het streven naar eerlijke nationale en internationale spelregels in de luchtvaartmarkt. In 2003 wordt onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van streefwaarden en prestatie-indicatoren voor deze beleidsopgaven.

Het is niet goed mogelijk gebleken om een andere streefwaarde te vinden voor het meten van de verantwoordelijkheid van de provincie t.a.v. regionale en kleine luchtvaart. In de praktijk zal eerst een wettelijke voorziening hiervoor moeten worden gemaakt.

De prestatie-indicator om aan te geven in welke mate Nederland een vooraanstaande positie in het internationaal overleg voor het vaststellen van een stillere vloot heeft is niet afgerond. In het kader van de taakstelling wordt het bron- en vlootbeleid binnen de Rijksoverheid afgebouwd.

12 DUURZAME LUCHTVAART

12.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het bewerkstelligen en instandhouden van een duurzame ontwikkeling van de luchtvaart, waarbij het gaat om een evenwichtige afweging van consumenten-, economische en milieubelangen.

De geoperationaliseerde beleidsdoelen van dit beleidsartikel hebben met name betrekking op het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van de luchtverontreinigende uitstoot en de geluidsbelasting door de luchtvaart. Daarmede richt dit beleidsartikel zich met name op het aspect milieu. Hierbij moet worden bedacht dat bij de vaststelling van de beschermingsniveaus, zoals grenswaarden voor de luchtverontreinigende uitstoot en geluidsbelasting, nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de belangen van milieu, economie en consument, zich vertalend in een beheerste groei van de luchtvaart in Nederland.

12.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Beperken uitstoot geur, stoffen en gasen luchtvaart

Doelstelling

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is het bieden van een beschermingsniveau voor de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen (met name CO₂) en de lokale uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (zoals NO_x) rond de Nederlandse luchthavens.

Gestreefd wordt naar:

- 1) een beperking van de broeikasgassen (met name CO₂) door internationaal overeen te komen maatregelen tot minder dan de autonome groei van 3% per jaar;
- 2) het beperken van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen en het beperken van de uitstoot van de geurhinder in de omgeving van Nederlandse luchthavens.

Toelichting

ad 1) In 2002 heeft Nederland actief bijgedragen aan het internationaal overleg over de broeikasgassen van de luchtvaart. Zoals aangegeven in de begroting 2002 kunnen de resultaten van het overleg pas op langere termijn verwacht worden. In paragraaf 12.3 zal hier nader op worden ingegaan. Overeenkomstig het vermelde in de groeiparagraaf van de begroting 2002 is gewerkt aan het beschikbaar maken van gegevens inzake de wereldwijde ontwikkeling van de broeikasgassen door de luchtvaart. Laatstgenoemde ontwikkeling is de prestatie indicator voor deze streefwaarde. Als illustratie zullen in de begroting van 2004–2008 enige kwantitatieve gegevens worden opgenomen over de ontwikkeling van deze broeikasgassen, alsmede het effect van beleidsmaatregelen op deze ontwikkeling. Overigens is gebleken dat de internationale rapportages inzake de broeikasgassen van onvoldoende kwaliteit zijn om een jaarlijkse voortgang in de ontwikkeling van de broeikasgassen te tonen. In 2002 is internationaal overleg gestart om deze kwaliteit te verbeteren en Nederland participeert in dit overleg.

ad 2) In 2002 zijn emissieplafonds voor de luchthaven Schiphol vastgesteld en is een ALARA-pakket van maatregelen bepaald waarmede de

geuruitstoot wordt beperkt. Deze emissieplafonds en maatregelen zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol. Voor regionale en kleine luchthavens is gewerkt aan een op Schiphol geënt stelsel voor de beperking van de luchtverontreinigende uitstoot. Dit stelsel moet in 2004 voltooid zijn. In internationaal overleg tracht Nederland voor vliegtuigmotoren een aanscherping van de eisen voor NO_x te bewerkstelligen.

Met betrekking tot de in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol vastgelegde emissieplafonds kan worden gesteld dat het in de begroting 2002 gestelde doel op een doeltreffende en doelmatige manier bereikt is. Voor wat betreft de internationale inzet wordt opgemerkt dat een continue inzet noodzakelijk is om de gestelde doelen (op lange termijn) te bereiken, waarbij opgemerkt wordt dat Nederland slechts één speler is in het internationale speelveld en in grote mate afhankelijk is van de inspanningen van derden. Nederland participeert actief in het internationale overleg, waarbij de inzet in personele en financiële middelen beperkt blijft.

2. Beperken geluidshinder luchtvaart

Doelstelling

De nader geoperationaliseerde beleidsdoelstelling is het bieden van een beschermingsniveau voor de geluidsbelasting door de luchtvaart. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen streefwaarden betrekking hebbend op de bron (het vliegtuig of de motor), de geluidsbelasting rond luchtvaartterreinen en planologische maatregelen.

Gestreefd wordt naar:

1. een stillere wereldvloot van vliegtuigen met name voor dat deel dat vluchten uitvoert op de Nederlandse luchthavens;
2. alsmede het bewerkstelligen van maatregelen gericht op de uitfasering van de meest lawaaiige vliegtuigen.

Toelichting

ad 1) In 2002 is tevens gewerkt aan het beschikbaar maken van gegevens inzake de prestatie indicator «het gemiddeld geluidsniveau van de vloot die de Nederlandse luchthavens aandoet». In de begroting van 2004 zullen voor het eerst kwantitatieve gegevens hierover worden opgenomen. Voor wat betreft de internationale inzet wordt opgemerkt dat een continue inzet noodzakelijk is om de gestelde doelen (op langere termijn) te bereiken, waarbij opgemerkt wordt dat Nederland slechts één speler is in het internationale speelveld en in grote mate afhankelijk is van de inspanningen van derden. Nederland participeert actief in het internationale overleg, waarbij de inzet in personele en financiële middelen beperkt blijft.

In 2002 zijn voor de luchthaven Schiphol grenswaarden vastgelegd voor de geluidsbelasting. De grenswaarden zijn vastgelegd in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol. Hiermede is het in de begroting gestelde doel op doeltreffende en doelmatige manier bereikt. Voor regionale en kleine luchthavens is gewerkt aan een op Schiphol geënt stelsel voor de beperking van de geluidsbelasting dat in 2004 voltooid moet worden.

ad 2) In 2002 is o.a. een Europese Richtlijn tot stand gekomen inzake regels voor operationele beperkingen van lawaaiige vliegtuigen. In paragraaf 12.3 wordt hier nader op ingegaan. Met betrekking tot de eerdergenoemde planologische maatregelen wordt

opgemerkt dat gewerkt is aan de geluidsisolatie van woningen rond de luchthavens in Nederland. In paragraaf 12.3 wordt hier nader op ingegaan.

12.3 Beleidsinstrumenten

1. Beperken uitstoot geur, stoffen en gasen luchtvaart

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

In het kader van beleidsvoorbereiding en ontwikkeling is overleg gevoerd in de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO, de European Civil Aviation Conference (ECAC) en binnen de EU. De internationale ontwikkeling van beleidsinstrumenten voor de beperking van de luchtverontreiniging door de luchtvaart vindt met name plaats in ICAO waarbij het overleg in Europa ter voorbereiding hiervan dient. Aangezien besluitvorming in ICAO in driejaarlijkse vergaderingen plaatsvindt, zullen de werkzaamheden die uitgevoerd zijn in 2002 op zijn vroegst in 2004 tot besluitvorming leiden. In 2004 wordt verwacht dat er besluitvorming plaatsvindt over eventuele aanscherping van NO_x normen en richtlijnen ten aanzien van convenanten en heffingen als mogelijke instrumenten voor de beperking van de broeikasgassen. In Europees verband is vorig jaar een studie uitgevoerd naar een emissieheffing. De verwachting is dat de Europese Commissie de resultaten hiervan zal meenemen in algemene beleidsontwikkelingen ten aanzien van het beprijzen van vervoer in de jaren na 2002. Emissiehandel (vaststelling van een emissieplafond voor broeikasgassen in combinatie met verhandelbare emissierechten) wordt internationaal gezien als een veelbelovend instrument om de broeikasgassen te reduceren; dit instrument eist echter nog veel studie en zal pas op lange termijn tot eventuele implementatie leiden.

Wet- en regelgeving

Wat betreft wet- en regelgeving is in paragraaf 12.2 reeds vermeld dat een ALARA maatregelenpakket en emissieplafonds zijn vastgesteld voor Schiphol (in het kader van artikel 10 van de begroting). De emissieplafonds hebben betrekking op de navolgende emissies CO₂, NO_x, VOS, SO₂ en PM10. Voor de regionale en kleine luchtvaart is gewerkt aan een soortgelijk stelsel (in het kader van artikel 11) als voor Schiphol is vastgesteld.

Evaluatie

Voorts is in 2002 gewerkt aan de evaluatie van het beleid inzake de mondiale luchtverontreiniging en het vastleggen van de resultaten hiervan in een Nota Mondiale Luchtverontreiniging door de Luchtvaart aan het Parlement. De realisatie is in het kader van de door het kabinet Balkenende doorgevoerde bezuinigingen stopgezet.

2. Beperken geluidshinder luchtvaart

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling

In het kader van de beleidsvoorbereiding en ontwikkeling is overleg gevoerd in de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO, de European Civil Aviation Conference ECAC en binnen de EU. Besluitvorming in ICAO vindt plaats in driejaarlijkse vergaderingen; derhalve zullen de werkzaamheden die uitgevoerd zijn in 2002 op zijn vroegst in 2004 tot besluitvorming leiden. In 2004 wordt verwacht dat in ICAO besluitvorming plaatsvindt over richtlijnen ten aanzien van het geluidsmanagement rond luchthavens en over de aan boord van een vliegtuig benodigde documen-

tatie ten aanzien van de geluidsprestaties van het vliegtuig. Zoals vermeld in de vorige paragraaf is in 2002 Europese wetgeving tot stand gekomen ten aanzien van operationele restricties voor lawaaiige vliegtuigen (COM2002/30). De Nederlandse inzet is in 2002 met name gericht geweest op het behoud van de nationale flexibiliteit om geluidsmaatregelen te kunnen nemen indien de geluidssituatie dit noodzakelijk maakt.

Wet- en regelgeving

Voor wat betreft wet- en regelgeving is in paragraaf 12.2 reeds vermeld dat voor Schiphol geluidsnormen zijn vastgelegd. Tevens is wettelijk de verantwoordelijkheid van sector en regio vastgelegd voor het overleg inzake het vermijden van de hinder. De overheid heeft hierin een faciliterende rol en heeft in dit kader in 2002 overleg met regio en sector gevoerd over de oprichting van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol. Voor de regionale en kleine luchtvaart is gewerkt aan een soortgelijk stelsel als voor Schiphol is vastgesteld.

Overeenkomstig het in de begroting 2002 vermelde voornemen is in het kader van de *uitvoering* in 2002 gewerkt aan de isolatie van woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Hierbij wordt opgemerkt dat de uitvoering van deze werkzaamheden wordt verzorgd door Rijkswaterstaat. In het kader van GIS-2 was het aantal geïsoleerde woningen ultimo 2002 ruim 4 100 (ter vergelijking ultimo 2001: ruim 2 200). In 2002 zijn activiteiten uitgevoerd gericht op de financiële regeling en uitvoering van de geluidsisolatie die samenhangt met de ingebruikname van de vijfde baan op Schiphol, zoals omschreven in het Luchthavenindingsbesluit Schiphol.

12.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
12 Duurzame luchtvaart				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				95 523	52 197	43 326¹
Uitgaven				107 928	77 517	30 411
12.01 Programma-uitgaven				106 926	76 087	30 839
12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart				106 010	75 245	30 765
Investeren geluidswerende maatregelen				106 010	75 245	30 765 ²
12.01.99 Overige programma-uitgaven (o.a. onderzoek)				916	842	74
Subsidies				916	842	74
12.02 Apparaatsuitgaven				1 002	1 430	- 428
Overige apparaatsuitgaven				1 002	1 430	- 428
12.03 Ontvangsten				37 543	41 310	- 3 767
- Ontvangsten NVLS fase 1 SPL				9 286	7 896	1 390 ³
- Ontvangsten NVLS fase 2 SPL				25 349	33 035	- 7 686 ⁴
- Ontvangsten regionale luchthavens				343	354	- 11
- Overige ontvangsten				2 565	25	2 540 ⁵

¹⁻³ De van Schiphol ontvangen afdrachten geluidsheffingen voor GIS-1 (€ 9 mln.) zijn hoger dan aanvankelijk begroot. Doordat deze door DGL (onder aftrek van € 2,2 mln. in verband met de terugbetaling van de lening stichting GIS (SGIS) aan DGL) doorgesluisd worden naar SGIS, zijn

ook de uitgaven hoger dan aanvankelijk begroot. Verder zijn de gedane uitgaven in 2002 (€ 0,4 mln.) voor de klachtafhandeling GIS-1 ook hoger dan aanvankelijk begroot. Deze komen in 2003 overigens weer als ontvangsten terug van de SGIS.

Voorts is via de eerste suppletore begroting over 2002 de kas- en verplichtingenraming ten behoeve van het GIS-2 bijgesteld. De terugbetaling hiervan aan het FES van deze voorgefinancierde extra isolatiekosten Schiphol (in relatie tot de openstelling van de vijfde baan) vindt plaats in 2008 tot en met 2012, parallel aan de in die periode te ontvangen heffingen op de luchtvaartsector voortvloeiende uit de wettelijk te regelen verlenging van de huidige, tot en met 2007 lopende heffingen.

- ⁴ De raming in de ontwerpbegroting is structureel te hoog. Ten onrechte is bij de raming voor de begroting 2001 de maandelijkse geluidsheffingsafdracht van AAS geheel aan GIS-2 toegerekend, terwijl een gedeelte van deze afdracht bestaat uit de bijdrage aan GIS-1. Het te hoog geraamde bedrag bedraagt € 6,171 mln. Tijdens de begrotingsvoorbereiding is besloten de raming niet aan te passen, maar dit te dekken door het doorvoeren van een tariefsverhoging van circa 10%. Dit is echter pas mogelijk na een wetswijziging van artikel 77 van de luchtvaartwet, waarvan het effect als gevolg van het lange wetswijzigingstraject pas zal optreden in 2004/2005. De realisatie 2002 voor GIS-2 is € 25,349 mln. Dit resulteert in een lagere ontvangst van € 7,686 mln. welke dus voor € 6,171 mln. verklaard kan worden door het bovenstaande. Oorzaak van het resterende verschil van € 1,515 mln. is deels het lagere aantal starts en landingen in 2002 ten opzichte van 2001 en deels in verband met de afwikkeling van een dispuut tussen AAS en Polar Air Cargo inzake een te hoge tariefsindeling die geresulteerd heeft in een terugbetaling aan Polar Air Cargo van € 0,58 mln.

- ⁵ Voor het overgrote deel zijn deze ontvangsten afkomstig uit bijdragen van derden in de uitgaven voor isolatiewerkzaamheden, die in het kader van het GIS-2 worden uitgevoerd.

12.5 Groeiparagraaf

Zoals aangegeven in de begroting 2002 is onderzoek verricht naar de internationale inventarisaties van de broeikasgassen door de luchtvaart. In de begroting 2004–2008 zullen hierover kwantitatieve gegevens worden opgenomen. Nederland participeert in het internationale overleg om de kwaliteit van de gegevens te verbeteren. Eveneens zullen in de begroting 2004–2008 kwantitatieve gegevens worden opgenomen ten aanzien van het gemiddeld geluidsniveau van de vloot die de Nederlandse luchthavens aandoet. Voor de geluidsbelasting rond Schiphol zijn in 2002 normen vastgesteld; voor de regionale en kleine luchtvaart zal dit in de komende jaren gerealiseerd worden. In het kader van de handhaving (zie artikel 18) zal de actuele geluidsbelasting in relatie tot deze normen in kaart worden gebracht.

13 VEILIGHEID WATER

13.1 Algemene beleidsdoelstelling

De algemene beleidsdoelstelling voor Veiligheid Water luidde: «het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land». In de 21e eeuw krijgt Nederland te maken met een toenemende hoogwaterafvoer van de rivieren, wateroverlast en een versnelde stijging van de zeespiegel. Het stelsel van primaire waterkeringen moet bescherming blijven bieden tegen hoge stormvloed op de Noordzee, extreme opwaaiing op het IJsselmeer en het Markermeer en hoge afvoeren van de rivieren.

13.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Het op peil houden en versterken van waterkeringen

Doelstelling

Het blijven voldoen aan de veiligheidsnormen per dijkkring uit de Wet op de waterkering. Deze veiligheidsnormen zijn uitgedrukt in een overschrijdingskansen van hoogwaterstanden per jaar.

Voor de onderstaande gebieden zijn de volgende hoogwaterstanden van toepassing:

* centraal Holland	1: 10 000
* kust Zeeland/Noord Nederland/IJsselmeer/Markermeer	1: 4 000
* benedenrivierengebied	1: 2 000
* bovenrivierengebied	1: 1 250

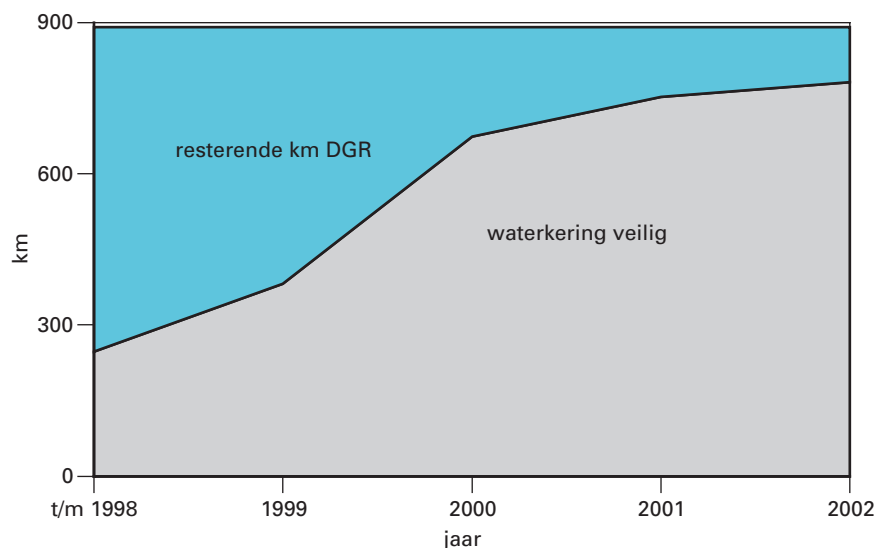
Prestatie-indicator						
	Realisatie					Planning
	1998	1999	2000	2001	2002	2002
A. aantal km versterkte waterkeringen	100	135	292	78,5	29,4	72
B. resterende weken DGR in km	644	509	217	138	109	66
C. waterkering veilig in km	247	382	674	753	782	825
D. aantal km herstelde steenbekleding	–	11,2	10,2	11,4	9,7	9,7

Bron: IPO (A, B en C) en RWS (A en D).

Toelichting

De resultaten over 2002 zijn gebaseerd op de informatie zoals IPO en RWS deze aanlevert aan Directoraat-Generaal Water (DGW). Het verschil tussen de planning en de realisatie wordt veroorzaakt door vertraging van het geotechnisch onderzoek en besteksvoorbereiding bij het versterken van de IJssel- en Markermeerdijken als gevolg van procedures bij de Raad van State. De uitspraak kan in de loop van 2003 worden verwacht. Indien dit positief uitvalt dan blijft de uiteindelijke oplevering in 2005 haalbaar.

Versterken waterkeringen



2. Het verlagen van de hoogwaterstanden op de grote rivieren

Doelstelling

Dit programma beoogt verlaging van de hoogwaterstanden, voornamelijk door afgraven en herinrichten van uiterwaarden, soms in combinatie met verlegging van de primaire waterkering en zonodig versterken. Dit met het oog op het voldoen aan de veiligheidsnormen uit de Wet op de Waterkering.

Prestatie-indicator						
					Realisatie	Planning
	1998	1999	2000	2001	2002	2002
A. % km van het traject waarop waterstandsverlagende maatregelen zijn of worden uitgevoerd	De totale omvang van het traject moet nog worden bepaald (PKB)					
B. % beschermd bevolkt gebied (Maas)						

Bron: IPO.

Toelichting

Ad. A:

In 2002 is de «Startnotitie PKB/MER Ruimte voor de rivier» opgeleverd. Hiermee is de planstudie (PKB) formeel van start gegaan. In deze PKB wordt het pakket van maatregelen bepaald en vastgelegd om de uiteindelijke doelstelling «het veilig afvoeren van 16 000 m³/s bij Lobith en 3 800 m³/s bij Borgharen» in 2015 te kunnen bereiken.

Pas als het totale pakket van maatregelen is bepaald, is er duidelijkheid over het totale aantal kilometers van het aan te pakken traject, waarop waterstanddaling kan worden gerealiseerd.

Zolang dit totale pakket van maatregelen nog niet is vastgesteld is de prestatie-indicator – percentage km waarop waterstandverlagende maatregelen zijn of worden uitgevoerd – niet aan te geven.

Conform planning (vastgelegd in de basisrapportage welke in het najaar van 2002 naar de Tweede Kamer is gestuurd) zal de beoogde veiligheid uiterlijk in 2015 in overeenstemming zijn met de thans geldende normen.

Overigens zijn in 2002 – in het kader van no-regret maatregelen – de dijkverlegging Bakenhof (enkele kilometers), en de dijkteruglegging van de Lekdijk West afgerond. Bij het project Bakenhof is 40 ha. afgegraven, waardoor een waterstandverlaging van 2,5 cm is gerealiseerd. De Lekdijk West heeft geresulteerd in een waterstandverlaging van 0,6 cm. Het aantal km gerealiseerde maatregelen in relatie tot het totaal aan voorgenomen maatregelen kan vooralsnog niet worden opgegeven.

Daarnaast zijn de volgende projecten in uitvoering:

- Het doorlatend maken van de spoorbrug Oosterbeek; hiermee wordt een waterstandverlaging van 10 cm. bereikt. Het project wordt in het laatste kwartaal van 2003 afgerond.
- Voor het afgraven van hoogwatervrij gebied rond de Pontenierskazerne te Dordrecht, dat tot een waterstandverlaging van 2,0 cm zal leiden, is in 2002 een nieuw contract afgesloten dat onder de eerdere raming ligt. De oplevering van dit project is daardoor uitgesteld tot 2003.
- Het afgraven en herinrichten van de uiterwaard Keent en Hemelrijkse Waard, met een beoogde waterstandverlaging van 1,5 cm, loopt volgens schema. De oplevering is voorzien in 2005.

Ad B:

Met betrekking tot de Maas geldt dat momenteel door RWS wordt gewerkt aan het ontwerp en de voorbereiding van de uitvoering van kades ter hoogte van Venlo, Gennep en Roermond. Gezien de status van deze projecten valt er over het percentage beschermd bevolkt gebied vooralsnog niets te melden. Doelstelling van beleid is, dat na realisatie van deze kadetrajecten in 2005 aan de norm van 70% beschermd bevolkt gebied zal zijn voldaan.

Verdergaande klimaatsveranderingen kunnen ertoe leiden dat de rivieren in de toekomst nog hogere afvoeren te verwerken krijgen. In de huidige middenscenario's van de KNMI klimaatsvoorspellingen voor 2100 wordt rekening gehouden met een toekomstige maatgevende Rijnafvoer van 18 000 m³/s en een Maasafvoer 4 600 m³/s.

Er is inmiddels een verkenning uitgevoerd naar maatregelen die getroffen kunnen worden om het rivierengebied te kunnen beveiligen (spankrachtstudie).

In mei 2002 heeft de Commissie Noodoverloopgebieden (ook wel: Commissie Luteijn genoemd) haar rapport «gecontroleerd overstromen» uitgebracht. Daarin komt de commissie tot de opvatting dat het gecontroleerd laten overstromen van daarvoor ingerichte gebieden (noodoverloopgebieden) te verkiezen valt boven een ongecontroleerde overstroming. Naar de mening van de commissie wordt daardoor de kans op slachtoffers verkleind en kan de maatschappelijke ontwrichting (materiële en immateriële schade) effectief worden voorkomen. Naar aanleiding van het rapport van de commissie is medio 2002 door VenW gestart met de voorbereiding van een Kabinetstandpunt inzake de aanwijzing en inrichting van noodoverloopgebieden. Dit Kabinetstandpunt kan naar verwachting medio 2003 aan de Ministerraad worden aangeboden.

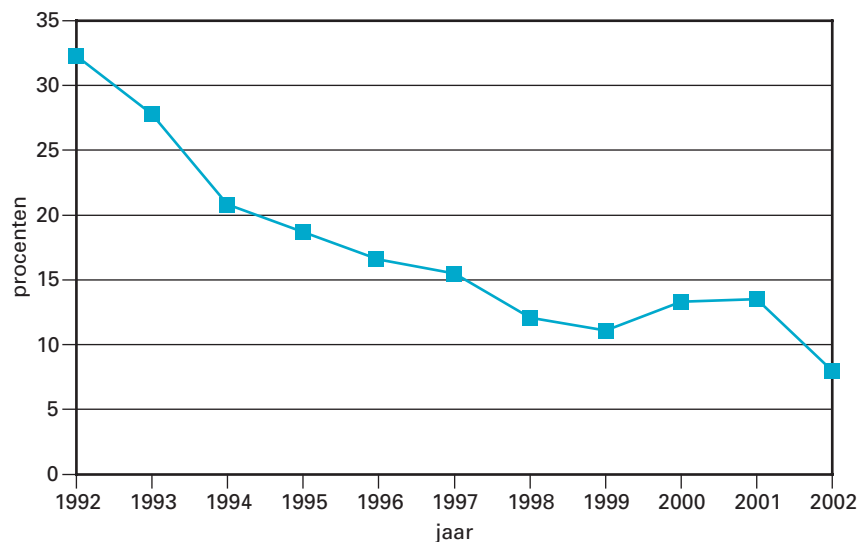
3. Het bestrijden van de structurele kusterosie

Doelstelling

Het dynamisch handhaven van de kust op het niveau van 1990 (basis-kustlijn), waarbij dynamisch betekent dat structurele erosie wordt gecompenseerd en dat incidentele overschrijdingen in beperkte mate mogen voorkomen.

Uit onderstaand overzicht is zichtbaar dat het aantal overschrijdingen sinds de beleidskeuze voor dynamisch handhaven (1990) is afgenomen. Het suppleren van zand in het kuststelsel heeft derhalve een positieve werking gehad. Vanaf 1998 stabiliseert het stelsel zich op het niveau van ca. 10% overschrijdingen.

Overschrijding Basiskustlijn in procenten



Prestatie-indicator						
	Realisatie					Planning
	1998	1999	2000	2001	2002	2002
A. % overschrijdingen basiskustlijn		11,1	13,3	13,5	8,0	10–15
B. aantal mln m ³ strandsuppletie		7,7	4,8	4,0	2,1	3,0
C. aantal mln m ³ onderwatersuppletie		1,7	1,0	8,0	13,4	13,1

Bron: RWS.

Toelichting

Ad A:

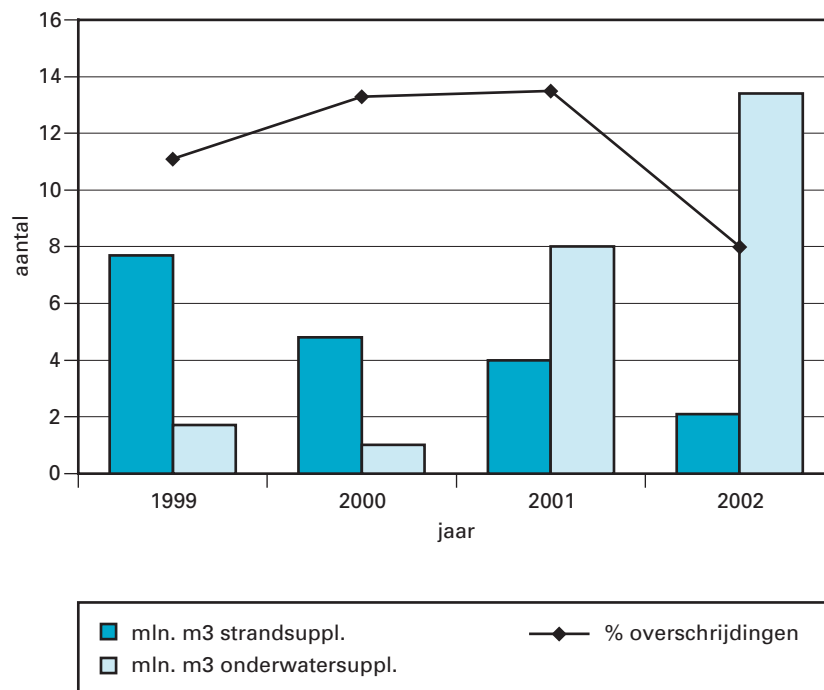
Uit het overzicht blijkt, dat het percentage overschrijdingen in 2002 (8%) beneden de raming (10 à 15%) is gebleven. Deze overschrijding geldt als extreem laag; voor de toekomst mag niet worden verwacht dat dit percentage (8%) elke keer gehaald zal worden of zelfs nog verder zal zakken.

Ad B/C:

Met betrekking tot de strandsuppletie wordt opgemerkt dat hoewel op het

eerste gezicht het aantal m³ lager lijkt te zijn geweest dan de planning aangeeft, de schijnbaar ontbrekende 900 000 m³ zand reeds in 2001 is gesuppleerd op de kust voor Walcheren. De oorzaak hiervan is gelegen in het feit, dat de aannemer een tweejarig contract had (voor 2001 en 2002), en de suppletie enigszins gespreid in de tijd heeft uitgevoerd.

Dynamisch handhaven kust



Per kuub is het suppleren van zand onderwater circa de helft zo duur als het suppleren op het strand. Daar staat tegenover dat er onderwater circa twee keer zoveel gesuppleerd moet worden om hetzelfde effect te kunnen bereiken. Exacte gegevens hierover zijn echter nog niet voorhanden. Door de onderwatersuppleties vanaf 2001 sterk op te voeren, kan dit een gunstig(er) effect hebben gehad ten opzichte van het suppleren op het strand. Of dit inderdaad het geval is zal uit een lange termijn evaluatieonderzoek (10 à 15 jaar) moeten blijken.

4. Bouwgrondstoffenvoorziening

Doelstelling

Kort samengevat luidt deze operationele doelstelling: «Zo zuinig mogelijk zijn met bouwgrondstoffen, maar wel tijdig genoeg winnen om te kunnen bouwen».

Prestatie-indicator						
	Realisatie					Planning
	1998	1999	2000	2001	2002	2002
A. aantal stagnerende bouwprojecten	0	0	0	0	0	0
B. % secundaire grondstoffen	14%		19%			
C. % vernieuwbare grondstoffen						
D. Mton producten uit alternatieve locaties	20		25,0			

Bron: RWS.

Toelichting

Ad A:

Op dit moment kan in de vraag naar bouwgrondstoffen worden voorzien, en is er geen sprake van stagnerende bouwprojecten. Doel is deze situatie voor de toekomst te handhaven.

Ad B:

Wat betreft het percentage secundaire grondstoffen dient bedacht te worden dat dit percentage mede afhankelijk is van de afvalproductie (secundaire grondstof is hergebruik van afval) en van de totale behoefte aan bouwgrondstoffen. De voortgang van deze indicator wordt periodiek (iedere 5 jaar) gemeten.

Ad C:

Omtrent het percentage vernieuwbare grondstoffen zijn nog geen gegevens over 2002 beschikbaar. In 2002 is steekproefsgewijs een nulmeting uitgevoerd naar het percentage vernieuwbare grondstoffen. De gegevens uit deze meting komen naar verwachting medio 2003 beschikbaar. In 2005 zal vervolgens een nieuwe meting plaatsvinden. De verwachting is, dat het percentage vernieuwbare grondstoffen slechts 1 à 2% zal kunnen toenemen in de komende jaren. Ook dit gegeven wordt iedere 5 jaar geactualiseerd.

Ad D:

De omvang van de winning van producten uit alternatieve locaties is gestegen van ca. 20 Mton (in 1995) naar ca. 25 Mton in 2000. Gegevens over deze prestatie-indicator worden één keer in de vijf jaar verzameld. De verwachting is, dat deze hoeveelheid vooralsnog blijft stijgen.

VenW heeft op 17 oktober 2002 aan de Tweede Kamer medegedeeld dat de Bouwgrondstoffenvoorziening niet langer tot de kerntaken op het gebied van water, veiligheid & kwaliteit wordt beschouwd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de aan DGW opgelegde taakstelling en wordt het afstemmen van vraag en aanbod (weer) aan de markt en de betrokken lagere overheden overgelaten. De RO-taken (inpassing dan wel aanwijzing van bouwstoffenwinlocaties) vallen nu al onder de bevoegdheden van de minister van VROM. De beheerstaak van RWS (vergunningverlening) blijft.

13.3 Beleidsinstrumenten

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Om het achterland te beschermen moeten maatregelen worden genomen, waarmee de zwakke schakels in de kustverdediging de verwachte zeespiegelstijging en de hogere stormfrequentie kunnen weerstaan. Begin 2002 is de beleidsagenda voor de kust «Naar integraal kustzonebeleid» gereed gekomen. Een dertiental belangrijke zwakke schakels zijn hierin aangegeven, waaronder de prioritaire kustvakken Den Helder/ Callantsoog, Hoek van Holland/Kijkduin en West Zeeuws-Vlaanderen.

In 2002 is een rapport van de Rijkswaterstaat gereed gekomen dat wijst op een aannemelijkheid dat de maatgevende golfrandvoorwaarden voor een aanzienlijk deel van de Nederlandse kust zwaarder zijn dan de randvoorwaarden die momenteel worden gebruikt voor de beoordeling van waterkeringen. In het kader van de planstudies voor de zwakke schakels in de kust wordt daarom prioritaire aandacht gegeven aan de veiligheid van de duinenkust bij Callantsoog en Terheijde en aan de belasting en sterkte van de Pettemer- en Hondsbossche zeewering, van het Flaauwe Werk op Goeree en van de dijk bij Zwanenburg op Walcheren.

In mei 2002 heeft de Commissie Noodoverloopgebieden (ook wel: Commissie Luteijn genoemd) haar rapport «gecontroleerd overstromen» uitgebracht. Daarin komt de commissie tot de opvatting dat het gecontroleerd laten overstromen van daarvoor ingerichte gebieden (noodoverloopgebieden) te verkiezen valt boven een ongecontroleerde overstroming. Naar aanleiding van het rapport van de commissie is medio 2002 door VenW gestart met de voorbereiding van een Kabinetsstandpunt inzake de aanwijzing en inrichting van noodoverloopgebieden.

VenW heeft op 17 oktober 2002 aan de Tweede Kamer medegedeeld dat de Bouwgrondstoffenvoorziening niet langer tot de kerntaken op het gebied van water, veiligheid & kwaliteit wordt beschouwd. Op dit moment is een afbouwtraject ingezet.

Uitvoering en handhaving

Het beheer en onderhoud, alsmede de versterking van de primaire waterkeringen die in beheer zijn bij de Rijkswaterstaat worden op het infrafonds verantwoord. Dit geldt ook voor de versterkingen die door de waterschappen in het kader van de Deltawet van 1958 worden uitgevoerd.

In 2002 is met het uitbrengen van de startnotitie PKB/mer formeel gestart met het uitvoeren van de planstudie Ruimte voor de Rivier (besluit was reeds vastgelegd in Kabinetsstandpunt december 2000). Daarbij is een principebesluit genomen dat de zogeheten «lopende projecten» zoveel als mogelijk parallel aan het PKB-traject zullen worden uitgevoerd. Het totale uitvoerings- en handhavingsprogramma voor veiligheid betreft de artikelen IF 02.01 Waterkeren en 03.04. Deltaplan Grote Rivieren.

Wet- en regelgeving

Het voorontwerp van de wet «Wijziging wet op de waterkering» is in 2002 uitgekomen en voor commentaar verstuurd naar de belanghebbenden (o.a. IPO en Unie van waterschappen). In 2003 zal de wet ten behoeve van de adviesaanvraag aan de Raad van State, aan de ministerraad worden aangeboden. De nieuwe wet moet een kader bieden voor de uitvoering van Ruimte voor de Rivier, alsmede voor een mogelijke evaluatie van de veiligheidsnormen.

Programma 2002 beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Water in Beeld	A: Medio '01 B: Feb '02	Feb '01–feb '02	de stand van zaken schetsen voor alle water-systemen in Nederland.	jaarlijks

In 2002 is «Water in beeld 2002» uitgekomen en aangeboden aan de Tweede Kamer.

Verder zijn in het kader van de procedureregeling grote projecten twee voortgangsrapportages Deltaplan Grote Rivieren uitgebracht. De rapportage van de Staatssecretaris aan de Staten Generaal inzake de vijfjaarlijkse toetsing van de primaire waterkeringen is in 2002 nagenoeg afgerond.

De Tweede kamer heeft op 15 mei 2001 de procedureregeling «Grote Projecten» van toepassing verklaard op het project «Ruimte voor de Rivier». In september 2002 is de basisrapportage Ruimte voor de Rivier aan de Tweede Kamer aangeboden.

Elke twee jaar worden aan de hand van de kustmetingen van de afgelopen tien jaren de zogenaamde kustlijnkaarten opgesteld. Op basis van deze kaarten wordt de actuele ligging van de kust ten opzichte van de Basis-kustlijn (BKL) vastgesteld. Indien de BKL wordt overschreden, d.w.z. de meerjarige trend ligt landwaarts van de BKL, wordt bepaald voor welke kustvakken maatregelen nodig zijn. In het algemeen betekent dit dat een zandsuppletie wordt uitgevoerd.

13.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
13 Veiligheid water				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				6 626	5 491	1 135
Uitgaven				5 350	5 924	– 574
13.01 Programma-uitgaven				3 727	5 114	– 1 387
13.01.99 Beleidsvoorbereiding en -evaluatie				3 727	5 114	– 1 387
13.02 Apparaatsuitgaven				1 623	810	813¹
13.03 Ontvangsten				0	0	0

¹ Het gaat hoofdzakelijk om de toevoeging van budget in 2002 voor de vorming van DGW en vanwege de ontvechting met de Rijkswaterstaat. Daarnaast gaat het om de toevoeging van looncompensatie.

De kosten van de te nemen uitvoeringsmaatregelen, gekoppeld aan het beleid inzake veiligheid water zijn opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreffen het artikel 02.01.

Overzicht uitgaven veiligheid water op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art.omschrijving	Realisatie				Begroting	Verschil
	1998	1999	2000	2001	2002	2002
IF 02.01 Natte infrastructuur Waterkeren	130,3	143,5	178,7	240,7	268,9	– 28,2
IF 03.04 Deltaplan Grote Rivieren	89,3	110,9	115,5	34,6	51,1	– 16,5

Daarnaast staan de kosten verbonden met inspectie van VenW op artikel 18.

13.4 Groeiparagraaf

Zoals reeds in de begroting 2003 is verwoord, komen de prestatiegegevens die betrekking hebben op de beleidsdoelstelling «*verlagen van de hoogwaterstanden op de grote rivieren*» niet eerder dan 2006 beschikbaar.

Eind 2002 zijn de resultaten van de eerste toetsronde op de primaire waterkeringen bekend geworden. Deze resultaten zijn verwoord in het rapport «De veiligheid van de primaire waterkeringen in Nederland» dat op 13 februari 2003 aan de Tweede Kamer is aangeboden (brief DGW/VW 2002/2067).

14 WATERBEHEER

14.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het hebben en houden een bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd, is de algemene beleidsdoelstelling voor Waterbeheer.

14.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Kwaliteit van het water en de waterbodems

Doelstelling

De kwaliteit van het water en de waterbodems dienen geen beperkingen op te leveren voor de toegekende functies.

Prestatie-indicator						
	Realisatie				Begroting	Vershil
	1998	1999	2000	2001	2002	2002
A. Afwijking t.o.v. maximaal toelaatbaar risico en streefwaarde	Vanwege complexiteit van de onderliggende gegevens is uitsluitend een grafische weergave mogelijk					
B. % activiteiten dat beschikt over adequate WVO-vergunning					69	90% in 2006
C. % activiteiten toezicht op naleving WVO conform uitgangspunten					81	90% in 2006
D. Afname belasting oppervlaktewater (1 maal per 5 jaar)	Conform afspraken wordt in 2006 voor het eerst gerapporteerd over 2005					
E. % uitgevoerde werken uit saneringsprogramma rijkswateren	6%	11%	14%	15%	15%	18%
F. % hergebruik baggerspecie		8%	8%	8%	10%	

Bronnen:

A. en B. Enquête Emissiebeheer, samengesteld door RIZA.

C. CIW/Water in Beeld.

E. Saneringsprogramma 2003 plus voortgangsrapportages.

F. Onderzoek DWW.

Toelichting

Ad A:

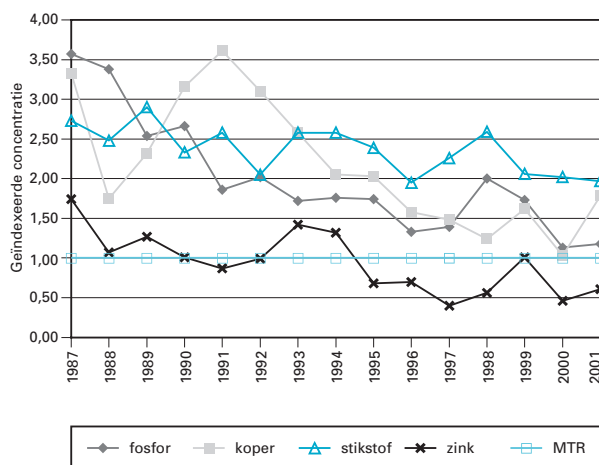
Zoals reeds aangegeven is het door het grote aantal verschillende stoffen niet doenlijk om «de afwijking ten aanzien van het maximaal toelaatbaar risico (MTR) en van de streefwaarde» per individuele stof (metaal dan wel nutriënt) weer te geven. Daarentegen is het goed mogelijk om de trendmatige ontwikkeling van groepen van relevante stoffen, afgezet tegen de MTR (maximaal toelaatbaar risico), grafisch weer te geven (zie grafieken). De afwijkingen ten aanzien van het MTR worden jaarlijks gemonitord door de Rijkswaterstaat en de waterschappen en door de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW) gepubliceerd in «Water in Beeld».

Het algemene beeld is, dat de waterkwaliteit niet veel meer verbeterd en dat door een aantal stoffen het maximaal toelaatbaar risico op korte termijn niet gehaald wordt (doel was bereiken MTR in 2000; geldt als inspanningsverplichting).

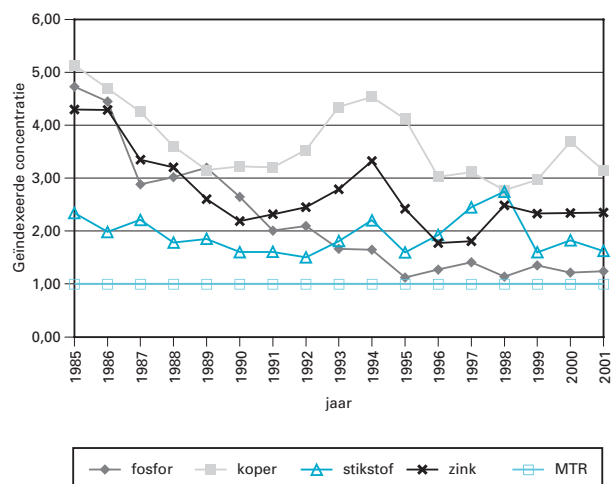
Ook wordt verwacht dat voor een groot aantal stoffen de streefwaarde niet wordt gehaald (doel 2010, inspanningsverplichting). Met de komst van de Europese Kaderrichtlijn Water komen deze doelen echter te vervallen en worden vervangen door nieuwe. De hiermee in verband staande operationele doelen van VenW zullen hierop worden aangepast. Doel van de Kaderrichtlijn Water is dat Nederland in 2015 aan de normen moet voldoen. Hierop zal de beleidsinspanning geënt worden.

In 2002 is aan een aantal herstelprojecten gewerkt. De voornaamste zijn de voortzetting van de realisatie van een doorlaatmiddel in het Veeze meer (Zandkreekdam) en de aanleg van natuurvriendelijke oevers in het Noordzeekanaal. Het probleem in 2002 was het voorkomen van blauw-algen in het Volkerak-Zoommeer waardoor er in de zomer duizenden vogels om het leven zijn gekomen. Naar aanleiding daarvan is een verkenning naar een oplossingsrichting voor het Volkerak-Zoommeer gestart.

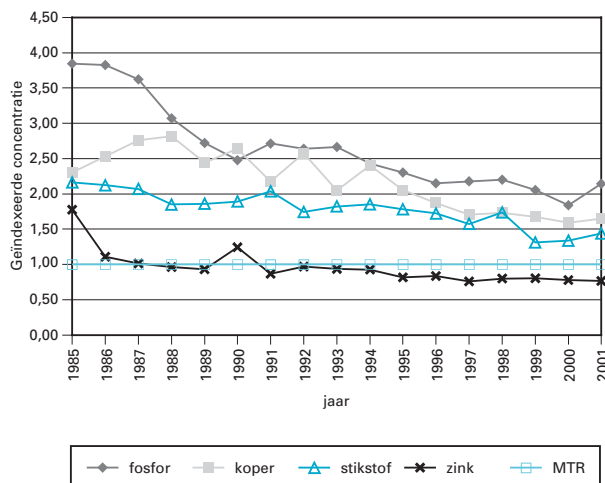
Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Eems



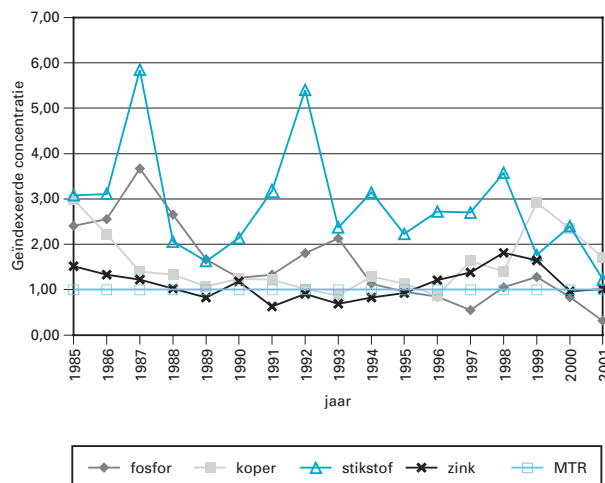
Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Maas



Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Rijn



Ontwikkeling waterkwaliteit stroomgebied Schelde



Bron: RIZA.

Ad B:

De prestatie-indicator «*percentage activiteiten dat beschikt over adequate WVO*» is – als aanvullende criterium voor de beleidseffectmeting – voor het eerst in 2002 geïnventariseerd. Dit betekent dat gegevens over de periode vóór 2002 niet beschikbaar zijn.

In 2002 hebben de regionale directies van Rijkswaterstaat 167 WVO-vergunningen op aanvraag verleend of gewijzigd. Daarbij is in 48 procent van de gevallen de termijn voor het verzenden van de ontwerpbeschikking overschreden, terwijl bij 44 procent sprake was van een overschrijding van de termijn voor het nemen van de definitieve beschikking. Capaciteitsproblemen bij de afdelingen Vergunningverlening en coördinatieproblemen met het bevoegd gezag in het kader van de Wet milieubeheer waren in 2002 de belangrijkste oorzaken van termijnoverschrijdingen.

Het zoveel mogelijk beperken van termijnoverschrijdingen in het kader van de WVO-vergunningprocedures blijft een belangrijk aandachtspunt. Wellicht kunnen de aangekondigde algemene regels voor kleine en kortdurende lozingen op dit punt nog van betekenis zijn.

Ongeveer 69% van de door RWS verleende WVO-vergunningen (voor niet-huishoudelijke lozingen) zijn – gerelateerd aan de daartoe opgestelde criteria – als adequaat te beschouwen.

Uiterlijk in 2006 moet minstens 90% van de (niet-huishoudelijke) lozingen over een adequate WVO-vergunning beschikken. Gezien het huidige percentage is het geformuleerde doel realiseerbaar.

Ad C:

De prestatie-indicator «*percentage activiteiten toezicht op naleving WVO conform uitgangspunten*» is, net als de vorige indicator, voor het eerst in 2002 geïnventariseerd. Ook hier zijn geen gegevens beschikbaar over de periode voor 2002.

Het aantal bedrijfsbezoeken is in vergelijking met het vorige jaar afgenomen, terwijl de in 2001 waargenomen daling van het aantal overtredingen zich in 2002 heeft voortgezet. Capaciteitsproblemen zijn hier in beide gevallen mede debet aan. Het aantal overtredingen van kern-

bepalingen is ongeveer gelijk gebleven. Bij 30 procent van de overtredingen van kernbepalingen is strafrechtelijk opgetreden. Dat relatief geringe percentage heeft twee oorzaken:

1. de dader is niet altijd bekend; en,
2. in één proces-verbaal worden soms meerdere overtredingen van kernbepalingen meegenomen.

Volgens eigen opgave van de regionale directies wordt in 81% van de overtredingen gehandeld conform de uitgangspunten. Ook hier is een doelstelling van minstens 90% geformuleerd, te bereiken uiterlijk in 2006. Dit doel is bijna bereikt, de uiterste datum van 2006 is derhalve realiseerbaar.

Ad D:

De «afname van de belasting van het oppervlaktewater» is een gegeven dat één keer in de vijf jaar wordt verzameld, te beginnen over 2005, conform het regeringsbeleid. Doel van de indicator is de trendmonitoring van de afname van vervuilende bronnen. Er is geen taakstelling opgenomen omdat een sterke afhankelijkheid bestaat met inspanningen door de ons omringende landen. Een groot deel van de verontreinigingen is afkomstig van import via de grote rivieren en atmosferische depositie. Ook deze indicator zal worden ingebed binnen de Kaderrichtlijn Water.

Met betrekking tot het beleid op het gebied van de waterbodempromatiek (sanering, verwerking en hergebruik van baggerspecie) moet worden vastgesteld dat het niet waarschijnlijk is dat de doelstelling van het beleid voor het gehele watersysteem, zowel landelijk als regionaal, binnen één generatie (gemeten vanaf 2000) wordt bereikt. Gezien namelijk het tempo waarin het beleid wordt uitgevoerd, is het niet mogelijk om binnen de huidige beschikbare middelen het totale programma binnen 25 jaar te realiseren.

Niettemin wordt beleidsontwikkeling gepleegd in het kader van het Tienjarensce­nario waterbodems om ondanks de beperkte financiële middelen, efficiënter en doelmatiger te saneren.

Ad E:

Wat betreft «Percentage uitgevoerde werken uit saneringsprogramma rijkswateren» het volgende.

Uit het Saneringsprogramma Waterbodems Rijkswateren blijkt dat van de 336 gemelde en bekende gevallen van verontreinigde waterbodem, voor 49 locaties een volledige sanering is uitgevoerd (15%).

In totaal zijn er op dit moment circa 1 500 saneringslocaties voor waterbodems in Nederland. Ruwweg 1 000 hiervan bevinden zich in de regionale wateren. Ongeveer 5% van het totaal is inmiddels gesaneerd.

Voor de regionale wateren is het beeld onvolledig en verbrokkeld. Wel is duidelijk dat vooral kleine gevallen zijn gesaneerd.

Ad F:

Met betrekking tot het hergebruik van baggerspecie geldt dat de vooruitzichten voor het bereiken van de doelstelling zoals opgenomen in de «Vierde Nota waterhuishouding» (20%) niet gunstig zijn. De sanering van de waterbodems verkeert nog in de fase van het allereerste begin. Het is niet zeker of het doel, een verwerkingspercentage van 20 procent van de ernstig vervuilde waterbodems in 2005, gehaald wordt. Het achterstallig onderhoud aan baggerwerk neemt voorlopig nog toe.

Als het gaat om de doeltreffendheid van het beleid dan moet worden vastgesteld dat de invoering van de Wet Belasting Milieugrondslag (WBM) – een financieel instrument van VROM en Financiën – nauwelijks tot toename van het aanbod van verwerkbare baggerspecie heeft geleid. Daarnaast is de beschikbare tijdelijke subsidieregeling nog niet voldoende benut door het bedrijfsleven. Inmiddels is deze tijdelijke bijdrage regeling voor baggerplannen in bebouwd gebied met twee jaar verlengd en is er een nieuwe regeling in voorbereiding om een bijdrage te leveren voor het uitvoeren van baggerwerken in bebouwd gebied (SUBBIED). Deze regeling is in het voorjaar van 2003 van kracht geworden.

De aanbesteding van de grootschalige praktijkproef met verwerking van vervuilde baggerspecie is vertraagd. Eind 2002 is besloten de verwerkingsproef los te koppelen van de inrichting van het depot Koegorspolder. Het geconstateerde probleem van het budgettekort voor de aanleg van het depot wordt door VenW (RWS) in overleg met regionale partners (PPS) opgelost. Een projectorganisatie werkt de nieuwe verwerkingsproef uit welke vervolgens zal worden voorgelegd ter besluitvorming.

2. Een maatschappelijk overwogen kwantiteitsbeheer

Doelstelling

Het handhaven van veiligheid, het voorkomen van wateroverlast en een optimale waterverdeling van de toegekende functies.

Prestatie-indicatoren						
					Realisatie	Planning
	1998	1999	2000	2001	2002	2002
A. Aantal gevallen dat spui of gemaalcapaciteit onvoldoende is					94	70
B. % afname verdroging sinds 1985						
– hersteld	2%		3%			
– gedeeltelijk hersteld	18%		30%			
– van verdroogd gebied acties in gang gezet	20%		53%			

Bron: verdrogingkaart 2000 uit: water in beeld 2002 en RWS wat betreft gemaalcapaciteit.

Toelichting

Ad A:

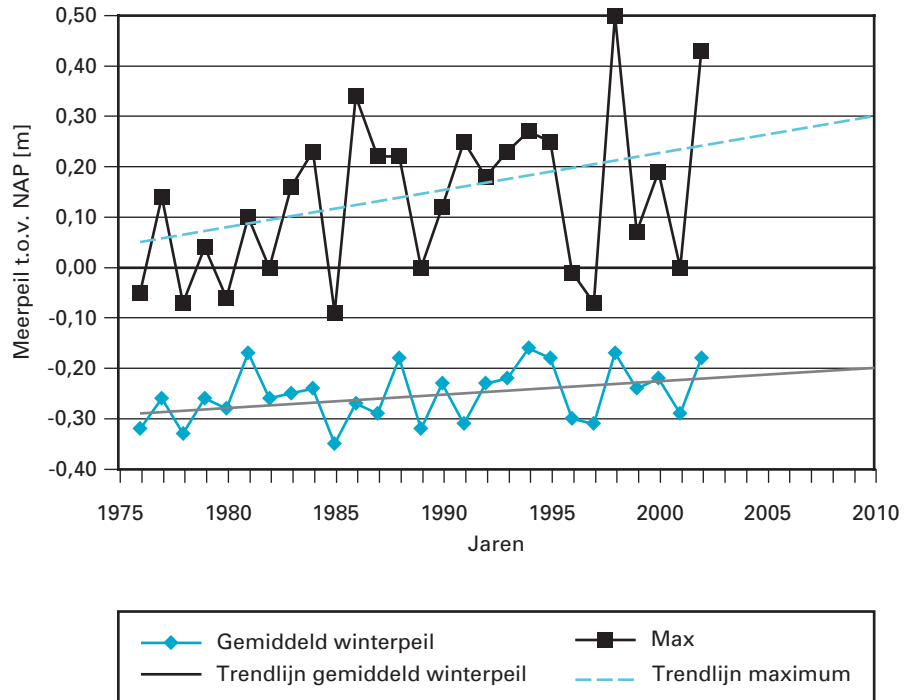
Het langjarig gemiddelde van het aantal gevallen dat spui of gemaalcapaciteit onvoldoende is bedraagt 70 dagen. De metingen hebben betrekking op de winterperiode, derhalve geldt voor 2002 dat dit de periode betreft van oktober 2001 tot en met april 2002. Gemeten zijn de gevallen voor het IJsselmeer en het gemaal IJmuiden.

In het IJsselmeer valt er de afgelopen 25 jaar een trend waar te nemen in het gemiddelde waterpeil in de winter. Er is sprake van een stijging van 8 cm. Ook het jaarlijks maximum neemt toe, de afgelopen 25 jaar is dat ongeveer 25 cm. gestegen. De afgelopen winter week het gemiddelde peil meer dan 20 cm. af van het streefpeil, de hoogste stand was iets meer dan 80 cm. boven het streefpeil (zie grafiek).

De realisatie van twee gemalen in het kader van bestrijding wateroverlast is vertraagd als gevolg van vertragingen in het ontwerpproces en in de afronding.

In IJmuiden wordt een uitbreiding van het gemaal met twee pompeenheden gerealiseerd. De extra capaciteit bedraagt dan 100 m³/s. In Gouda zal een nieuw gemaal worden gebouwd met een capaciteit van 7,5 m³/s. De eerder genoemde vertraging in het ontwerpproces heeft een beperkte invloed op de uiteindelijke oplevering. Deze zal naar verwachting nog steeds in 2003 plaatsvinden.

Meerpeil IJsselmeer



Ad B:

De provincies, Unie van Waterschappen, RIVM en het ministerie van LNV werken gezamenlijk aan de samenstelling van de verdrogingskaart. Deze landelijke verdrogingskaart wordt tweejaarlijks samengesteld door het RIZA, in opdracht van en in samenwerking met het IPO. De kaart is een synthese van de verschillende provinciale kaarten, die iedere provincie op haar eigen wijze samenstelt. In de verdrogingskaart van 2000 (de meest recente) staat, dat er bijna 500 000 hectare natuurgebied (hoofd- en nevenfunctie natuur) in meer of mindere mate is verdroogd. Dat is 12% van Nederland.

In 2003 zal de verdrogingskaart 2000 worden geactualiseerd.

De doelstelling: 25% minder verdroogd areaal ten opzichte van 1985 in 2000 en 40% minder verdroogd areaal ten opzichte van 1985 in 2010, is niet bereikt.

Het vooruitzicht dat de doelstelling in 2000 niet gerealiseerd zou worden, heeft ertoe geleid dat LNV, VROM en VenW een evaluatie hebben laten uitvoeren in 2002. De resultaten daarvan zijn voorgelegd aan de CIW. De betrokken ministeries hebben CIW gevraagd advies uit te brengen over de verbetering van de verdrogingsbestrijding. Dit advies wordt in 2003 uitge-

bracht. Hierbij komt onder andere aan de orde welke prestatiegegevens gekoppeld kunnen worden aan de huidige operationele beleidsdoelstelling (bij het huidige prestatiegegeven is de situatie van 1985 – het referentiekader – niet bekend; niet duidelijk is, wanneer een gebied als verdroogd moet worden aangemerkt; niet eenduidig vastgelegd is, wanneer een gebied hersteld is).

Verdrogingskaart 2000



- Hoofdfunctie natuur
- Te verwerven hoofdfunctie natuur
- Nevenfunctie natuur
- Hydrologisch hersteld



Bron: RIZA/IPO.

De eerste stap naar het streven van een stapsgewijze invoering van het herstellen van een geleidelijke overgang tussen zoet en zout (Getemd Tij) en het herstel van de vismigratie, is het op een kier zetten van de Haringvlietsluizen. In juni 2000 is het «Besluit Beheer Haringvlietsluizen» getekend door de Staatssecretaris van V&W («het Kierbesluit»). De vanaf 2000 voorgedane kostenontwikkelingen zijn echter zodanig dat heroverweging van het besluit thans aan de orde is. Naar verwachting medio 2003 zal een beslissing worden genomen of en op welke wijze met dit project moet worden doorgegaan. Daarnaast wordt onder leiding van de provincies Noord-Brabant, Zuid-Holland en Zeeland een visie voor het deltagebied ontwikkeld. Naar verwachting medio 2003 zal deze worden vastgesteld.

3. Infrastructuur en inrichting watersystemen

Doelstelling

Het watersysteem kan de toegekende functies wat betreft infrastructuur en inrichting vervullen.

Prestatie-indicatoren						
	Realisatie					Planning
	1998	1999	2000	2001	2002	2002
A. Aantal vaarwegen met vaarwegbeperking doordat actueel profiel afwijkt van vaarwegprofiel	<i>In ontwikkeling</i>					
B. Aanleg natuurvriendelijke oevers (in km)	384,3	17,4	24,7	9,5	n.n.b.	
C. % gerealiseerde vistrappen(passages) in Rijks- wateren				20%	20%	20%
D. % ingerichte ha. Natuurhuishouding						
– NURG					29%	
– IJsselmeergebied					4%	
– Zuid-Hollandse Delta					0,2%	

Bronnen:

A. en B.: RWS/DWW.

C.: RWS/RIZA.

D.: NURG: DLG (Dienst landelijk gebied van LNV).

IJsselmeer en Zuid-Hollandse delta: RWS.

Toelichting

Ad A:

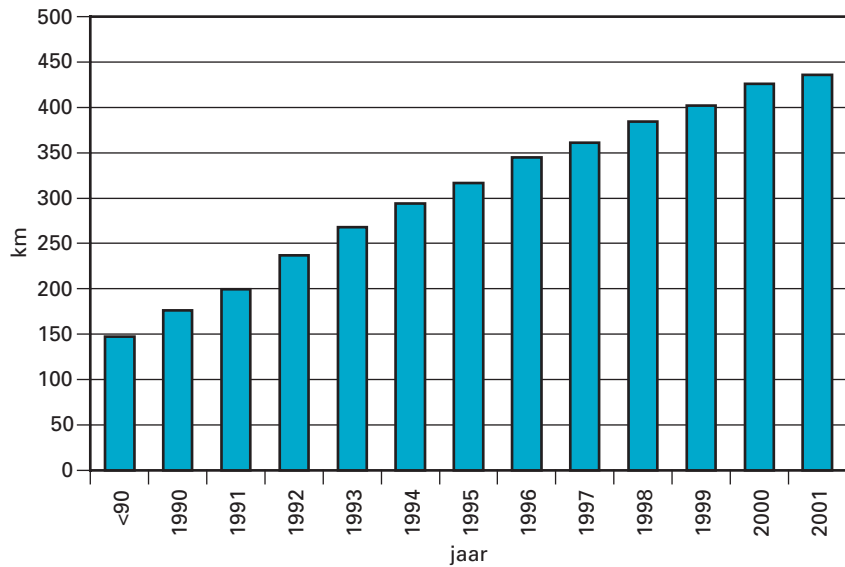
Wat betreft de vaargeul geldt dat er geen scheepvaartbeperkingen zijn opgelegd als gevolg van te geringe vaardiepten. Wel is vastgesteld dat de vaargeulen als zodanig smaller zijn geworden. Dit kan aanleiding geven tot het omzichtiger gebruik maken van de vaargeul door de scheepvaart.

Ad B:

De aanleg van natuurvriendelijke oevers wordt door de Rijkswaterstaat uitgevoerd. Gegevens met betrekking de realisatie van het jaar 2002 voor heel het beheergebied komen in de loop van 2003 beschikbaar. De realisatiecijfers over 2002 zullen medio 2003 aan de Tweede Kamer worden gepresenteerd in de publicatie «Water in Beeld». In de periode 1990–2001 is bijna 300 km natuurvriendelijke oevers aangelegd.

Belangrijkste uitvoeringsproject in 2002 is de aanleg van natuurvriendelijke oevers in het Noordzeekanaal.

Aanleg natuurvriendelijke oevers (cumulatief)



Ad C:

Onze rivieren vervulden in het verleden een belangrijke functie voor trek-vissen. Door de aanleg van de vele stuwen en sluizen werden de rivieren voor de scheepvaart veel beter bevaarbaar, maar het bleek dat vissen deze barrières niet meer konden passeren. Om deze functie in ere te herstellen worden langs de grote rivieren vispassages aangelegd.

In de Nederrijn en Lek zijn in totaal drie stuwen aanwezig bij Driel, Hagestein en Amerongen. In 2001 is bij Driel een vispassage gereed gekomen. Het stuweiland is ook meteen natuurlijker ingericht. De vispassages bij Hagestein en Amerongen zijn in november 2002 aanbesteed.

De planning is dat medio 2003 begonnen wordt met de aanleg van de vispassages en dat ze in het voorjaar van 2004 gereed zijn. In de Maas zijn de stuwen bij Grave en Borgharen de enige waar nog geen werkende vistrap is gerealiseerd. Deze realisatie is gepland in 2003 en 2004. Wel is in november 2002 de eerste zalm gesignaleerd bij Lixhe, net ten zuiden van onze landgrens met België.

Ad D.

In het kader van de «Nadere Uitwerking RivierenGebied (NURG)» uit 1991 worden in samenwerking met LNV gronden aangekocht en ingericht.

NURG stimuleert projecten op het gebied van natuur- en recreatieve ontwikkeling in het rivierengebied. Nadat de gronden zijn ingericht wordt het beheer uitgevoerd door Staatsbosbeheer of door particuliere natuur-beherende organisaties. Een deel van de NURG-projecten wordt meegenomen in het project Ruimte voor de Rivier. De uitgaven hiervoor vinden plaats op IF 02.01.

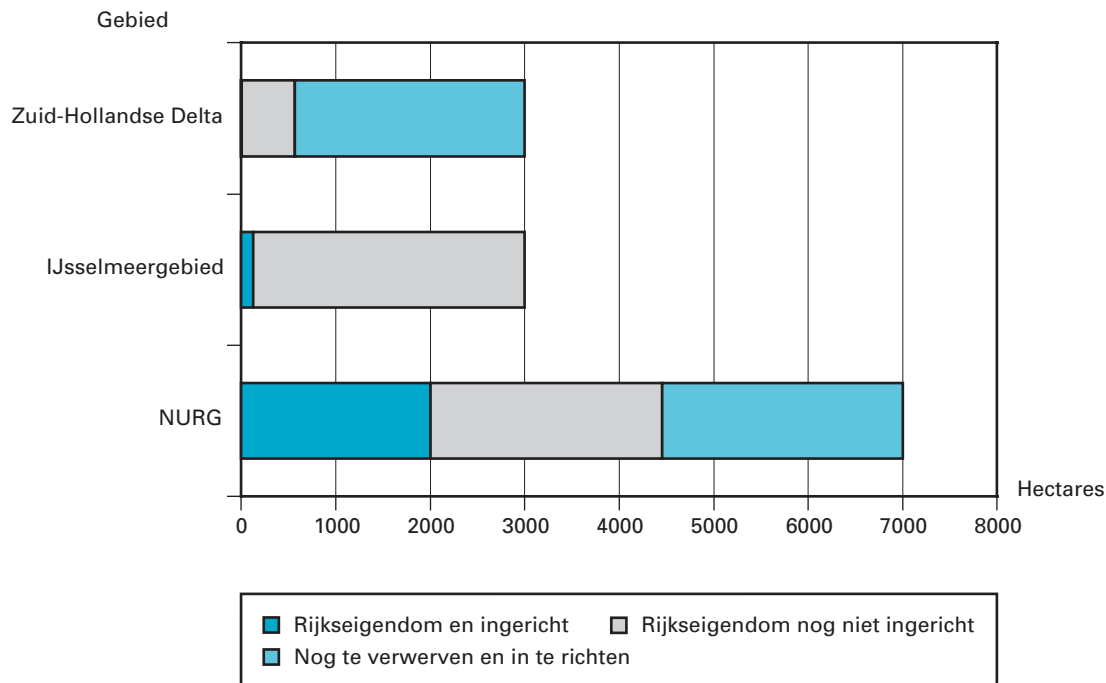
Doelstelling van NURG is dat in 2015 in totaal 7000 ha gronden zijn ingericht. In 2002 zijn in totaal al 4 454 ha aangekocht waarvan ca. 2 000 ha tevens zijn ingericht. Het programma ligt op schema.

Voor de inrichting van natuur in het IJsselmeergebied is in het kader van ICES II budget toegevoegd aan de begroting van het Infrastructuurfonds (IF 02.02). De doelstelling is dat in 2015 in totaal 3 000 ha zijn ingericht. De

gronden zijn al in beheer van het Rijk en de eerste projecten zijn gestart. Tot en met 2002 zijn er in totaal 124 ha ingericht.

Ook voor de inrichting van de Zuid-Hollandse Delta is de doelstelling dat in 2015 in totaal 3 000 ha zijn ingericht. Vanaf 1999 tot en met 2002 zijn er 566 ha grond aangekocht waarvan inmiddels 6 ha zijn ingericht.

Ontwikkeling ingerichte natuur tot en met 2002



14.3 Beleidsinstrumenten

Beleidsvoorbereiding en -ontwikkeling

Met gebiedsgericht beleid kan de samenhang binnen het waterbeleid en tussen aan elkaar verwante beleidsterreinen als ruimtelijke ordening, natuur, milieu en water op efficiënte wijze worden bereikt. Om dit nieuwe waterbeleid te kunnen bereiken zou in 2002 een Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend worden. Dit procesinstrument is dan van toepassing op alle ruimtelijke plannen en omvat aspecten van veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging. De ondertekening van het Nationaal Bestuursakkoord Water zal nu naar verwachting in het tweede kwartaal van 2003 plaatsvinden. Ten opzichte van de in begroting 2002 afgesproken verwachting betekent dit een vertraging van circa een halfjaar. Inmiddels zijn de deelstroomgebiedvisies opgeleverd en heeft er eind 2002, ter voorbereiding op het Nationaal Bestuursakkoord Water, een bestuurlijk overleg plaatsgevonden. De financiering van maatregelen in het regionale watersysteem is hierbij nadrukkelijk aan de orde geweest. Er ligt een voorstel normering van wateroverlast wat de komende twee jaar verder uitgewerkt zal worden. Eind 2002 is de publiekscampagne «Nederland leeft met Water» van start gegaan.

Er is een begin gemaakt met de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water. In november 2002 zijn stroomgebiedcoördinatoren benoemd die het proces van de gezamenlijke planvorming in de vier stroomgebieden gaan regis-

seren, zodat op tijd aan de rapportageverplichtingen naar Brussel kan worden voldaan. Een hulpmiddel bij de uitvoering vormt het Handboek Kaderrichtlijn Water dat eind 2002 op internet beschikbaar is (www.kaderrichtlijnwater.nl) gekomen.

Uitvoering en handhaving

De uitvoering van het beleid inzake waterbeheer wordt verzorgd door de Rijkswaterstaat en is opgenomen in het Infrastructuurfonds, artikel 02.02 Waterbeheren en Vaarwegen.

Wet- en regelgeving

Voor de implementatie van de Kaderrichtlijn Water moet vóór december 2003 de benodigde wetwijzigingen zijn voltooid. Het voorstel hiervoor is medio 2002 door de Ministerraad goedgekeurd en is begin 2003 in de Tweede Kamer besproken. Verwacht wordt dat voor het einde 2003 dit voorstel is behandeld door de Tweede Kamer.

Sinds 14 februari 2001 wordt de Watertoets toegepast op waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Zij heeft betrekking op alle grond-en oppervlaktewateren van zowel zoete als zoute wateren. Doel is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante plannen van Rijk, provincies en gemeenten. Op 17 december 2002 is door het Kabinet het besluit genomen de Watertoets wettelijk te gaan verankeren.

In 2002 is een wijziging van de WVO van kracht geworden waarbij de verantwoordelijkheid voor het zuiveren van stedelijk afvalwater bij de waterschappen is neergelegd. Tegelijkertijd werden een aantal gedateerde regelingen in de WVO en een voor de verontreinigheffing geldend forfait voor glastuinbouwbedrijven aangepast.

Monitoring en beleidsevaluaties

Programma 2002 beleidsevaluaties				
Evaluatie-onderwerp	A. Startdatum B. Einddatum	Evaluatie- periode	Doel evaluatie	Type evaluatie
Water in Beeld	A: Medio '01 B: Feb '02	Feb '01–feb '02	De stand van zaken schetsen voor alle watersystemen in Nederland.	jaarlijks
Waterverkenningen	A: doorlopend B: doorlopend	1998–2006	Het programma waterverkenningen (WVK) houdt een vinger aan de pols in het uitvoeringstraject van de 4e Nota Waterhuishouding op het gebied van de toestandsontwikkeling in de watersystemen en de voortgang in beleidsprocessen. Uitkomsten van WVK worden onder andere gebruikt voor de evaluatie van het beleid in 2002 (NW+) en voor een heroverweging van het waterbeleid in 2006 (5e Nota Waterhuishouding).	Ex post/ex ante
Brokx-nat (overdracht van niet tot het waterhuishoudkundig hoofdsysteem behorende natte infrastructuur aan lagere overheden)	A: 2000 B: 2002	2002–2001	In 2002 wordt een eindbalans opgemaakt van de resultaten van het proces tot decentralisatie van natte waterstaatswerken (Brokx-nat). Aan de hand daarvan wordt aan de Tweede Kamer een voorstel gedaan over de wijze waarop met nog niet overgedragen natte waterstaatswerken zal worden omgegaan.	Ex post

In 2002 is «Water in beeld 2002» aan de Tweede Kamer aangeboden. Daar waar voorheen de waterverkenningen vooral als voorbereiding en toetsing van beleid werden ingezet, ligt het hoofdaccent nu meer op de haalbaarheid en operationalisering van het waterbeleid binnen de context van de maatschappelijke omgeving. Zijn onze waterconcepten daadwerkelijk uitvoerbaar en – zo ja – onder welke voorwaarden? Daartoe werd een aantal rapporten uitgebracht over o.m. wonen aan het water (de Atlas van de Hollandse waterstad, RIZA 2002), waarmee de relatie tussen grote watersystemen en stedenbouwkundige structuren in kaart wordt gebracht. «Recreatie tussen wal en schip», «wanneer is het water schoon genoeg», gebiedsvisies Eems en Rijnland«, zijn andere voorbeelden van waterverkenningproducten welke in de loop van 2002 op tafel kwamen.

In 2002 heeft er een boedelscheiding tussen de RWS en DGW plaatsgevonden. Dit heeft tot o.a. tot gevolg gehad dat de evaluatie Brokx-nat de volledige verantwoordelijkheid van de RWS is geworden. De RWS heeft in de brief van 4 november 2002 de eindbalans (HKW/UB 2002/1359) aan de Tweede Kamer aangeboden. Hierbij is onder andere aangegeven dat een aantal objecten (22 van de 42) terug zijn genomen als gevolg van het project Ruimte voor de Rivier. Daarnaast zijn nog een negen projecten teruggenomen als gevolg van andere beleidswijzigingen en zijn er elf objecten uit functie genomen en worden niet meer als waterstaatkundig object beheerd. Gelet op de financiële krapte bij het beheer van de natte infrastructuur is besloten prioriteit te geven aan de instandhouding van de hoofdinfrastructuur. Overdrachten waarbij sprake is van geringe financiële consequenties zullen pas goedgekeurd worden nadat zorgvuldig een afweging is gemaakt ten opzichte van de overige prioriteiten. Vanaf 2005, wanneer er meer financiële ruimte ontstaat voor beheer en onderhoud vaarwegen en waterbeheer, zal een nieuwe afweging gemaakt worden hoe te komen tot een afronding met betrekking tot de overdracht van kansrijke objecten.

Tevens is er een begin gemaakt om de beleidsevaluatie verder te professionaliseren.

Evaluatie van het waterbeleid geschiedt op twee niveaus: de toets op de beleidsvoortgang (output) en toets van beoogde beleidseffecten (outcome) op specifieke onderdelen van het waterbeleid. De resultaten worden jaarlijks met het VenW-standpunt als beleidsverantwoording aan de Tweede Kamer gestuurd. Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn van het inschakelen van een externe, onafhankelijke en kwaliteitsgewaarmerkte instantie (zgn. Beleidsmonitor Water). Een planbureau (wet op de planbureaus) biedt optimale waarborgen voor onafhankelijkheid én kwaliteit. Bij voorkeur zal dan ook deze beleidsmonitor worden ondergebracht bij een instituut met planbureaustatus.

14.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
14 Waterbeheer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				31 691	21 279	10 412¹
Uitgaven				27 805	20 408	7 397
14.01 Programma-uitgaven				24 342	17 839	6 503
14.01.08 HGIS Partners voor Water				3 176	0	3 176 ²
14.01.99 Beleidsvoorbereiding en -evaluatie				21 166	17 839	3 327 ¹
14.02 Apparaatsuitgaven				3 464	2 569	895
14.03 Ontvangsten				943	2 360	- 1 417³

¹ Deze mutaties worden voornamelijk verklaard door het definitief toedelen van een tijdelijk in de begroting 2000 op dit artikel geparkeerde onderzoekstaakstelling, ten laste van de Infrastructuurfondsartikelen 02.01 en 02.02.

² In 2002 is als gevolg van de instelling van het Directoraat-generaal Water en de hieruit voortvloeiende boedelscheiding tussen RWS en DG Water het programma Partners voor Water (HGIS) overgeboekt vanuit artikel 22 naar artikel 14.01. Dit verklaart met name de hogere realisaties.

³ De ontvangsten met betrekking tot anticiperend onderzoek RWS zijn overgeboekt naar artikel 22.

De kosten van de te nemen uitvoeringsmaatregelen, gekoppeld aan het beleid inzake waterbeheer zijn opgenomen in het Infrastructuurfonds en betreffen het artikel 02.02.

Overzicht uitgaven waterbeheer op het Infrastructuurfonds (x € 1 mln)						
Art.omschrijving				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
IF 02.02 Natte infrastructuur Waterbeheeren	642,1	616,3	697,1	722,7	618,2	104,5

14.5 Groeiparagraaf

«Water in Beeld» onderzoekt de mogelijkheden van het aggregeren van prestatie indicatoren. Er wordt gedacht aan de mate van afwijking ten opzichte van het Maximaal Toelaatbaar Risico (MTR) en Streefwaarde (VR) van groepen van stoffen.

Voor de WVO en de Wet Bodem Bescherming (WBB) worden de volgende percentages gehanteerd:

1. activiteiten dat beschikt over een adequate vergunning;
2. activiteiten waarbij toezicht op naleving conform vastgestelde uitgangspunten heeft plaatsgevonden;
3. afname belasting oppervlaktewateren.

Binnen de WVO en de WBB worden graadmeters gezocht welke de inspanningen op dit gebied kunnen toetsen. Het beoogd resultaat is prestatiegegevens voor de adequaatheid van het vergunningenbestand, voor het naleefgedrag en voor de belasting van het oppervlaktewater.

De planning van het saneren van waterbodems loopt via het «Saneringsprogramma waterbodem Rijkswateren».

Vanaf 1 januari 2002 is het storten van baggerspecie belast. Om het hergebruik van baggerspecie te stimuleren is daarnaast in 2002 een stimuleringsregeling in werking getreden.

Planning was dat in het kader van het in 2002 te bereiken «Nationaal Bestuursakkoord Water» zal worden gezien of en zo ja op welke wijze nadere afspraken met regionale waterbeheerders over het peilbeheer dan wel de aanvoer van water in geval van droogte noodzakelijk zijn. Als gevolg van de vertraging in de ondertekening van het bestuursakkoord zullen deze afspraken naar verwachting in 2003 tot stand komen.

Het verdroogde areaal met een natuurfunctie moet in 2010 met 40% zijn verminderd ten opzichte van het referentiejaar 1985. De voortgang is primair een taak voor provincies en waterschappen en er wordt jaarlijks over gerapporteerd in «Water in beeld». Voor alle gebieden moet een Gewenst Grond- en Oppervlaktewater Regime (GGOR) zijn vastgesteld. Dit zal nog enige jaren vergen.

Door behoud van het oorspronkelijke vaarwegprofiel kan een vlotte en veilige scheepvaart worden gerealiseerd. Kunstwerken dienen dan te voldoen aan het streefbeeld zoals verwoord in het Beheersplan Rijkswateren. Er zal een optimum moeten worden gevonden tussen het risico van verondiepen en hoog frequent onderhoud, waarbij rekening gehouden wordt met fluctuaties in afvoer en daarmee het waterpeil.

Voor het goed functioneren van een systeem zijn natuurlijke oevers en het realiseren van vispassages van groot belang. De aanleg hiervan zal worden gecontinueerd.

15 EFFECTIEVE TELECOMMUNICATIE- EN POSTMARKT

In het Strategisch Akkoord is gekozen voor een geïntegreerde beleidsaanpak van informatie- en communicatietechnologie. Daarom is het directoraat-generaal Telecommunicatie en Post toegevoegd aan het Ministerie van Economische Zaken.

15.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				0	20 188	– 20 188
Uitgaven				0	21 867	– 21 867
15.01 Programma-uitgaven				0	16 364	– 16 364
15.01.01 Infrastructuur en diensten				0	9 303	– 9 303
Bijdrage internat. Organisaties				0	227	– 227
Demonstraties/pilots				0	9 076	– 9 076
15.01.03 Optimale marktcondities				0	1 429	– 1 429
Bijdrage aan OPTA				0	1 429	– 1 429
15.01.08 Deel HGIS				0	2 037	– 2 037
15.01.99 Overige programma-uitgaven				0	3 595	– 3 595
Beleidsvoorbereiding & evaluaties				0	3 595	– 3 595
15.02 Apparaatsuitgaven				0	5 503	– 5 503
15.03 Ontvangsten				0	148 495	– 148 495
Personeel en materieel				0	406	– 406
Ontvangsten RDR/divisie Telecom				0	17	– 17
Ontvangsten OPTA				0	163	– 163
Ontvangsten KPN en TPG				0	147 909	– 147 909

16.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het leveren van nationaal en internationaal afgesproken meteorologische, klimatologische en seismologische informatie aan de overheid, de samenleving en de internationale wetenschappelijke gemeenschappelijke gemeenschap ten behoeve van de veiligheid, welzijn, economie en duurzame ontwikkeling van Nederland en Europa. Daarbij kan worden gedacht aan:

- *veiligheid*: bijdragen aan minder ongelukken ten gevolge van het weer, zowel op de weg, in de lucht als op het water;
- *economie*: bijdragen aan voorkomen of minimaliseren van economische schade ten gevolge van weer, klimaat en seismologie;
- *duurzaam milieu*: adequate informatievoorziening a) bij mogelijke chemische of nucleaire calamiteiten en b) met betrekking tot klimaatveranderingen en de gevolgen daarvan op termijn.

16.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Algemene weersverwachting

Doelstelling

Het verzorgen van tijdige en betrouwbare weerberichten en waarschuwingen voor gevaarlijke weersomstandigheden.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output					
Onderdeel	Kengetal	Realisatie			Doelstelling
		2000	2001	2002	2002
Algemene verwachtingen en waarschuwingen					
Minimum temperatuur	MAE (°C) max. ^a	1,5	1,3	1,38	1,6
Maximum temperatuur	MAE (°C) max. ^a	1,5	1,4	1,33	1,6
Neerslag	Afwijkingen (%) max. ^b	6	1,4	2,3	<5
Zonneschijn/bewolking	Afwijkingen (%) max. ^b	7	5,2	5,4	<5 ¹
Maritieme verwachtingen en waarschuwingen					
Wind	STD (m/s) max. ^c	2,3	2,53	2,1	2,5
	Afwijkingen (%) max. ^b	4	3	0,8	<5 ²
Wateropzet	STD (m/s) max. ^c	0,09	0,09	0,09	0,12
	Afwijkingen (%) max. ^b	1	0,5	1,9	<3 ³

^a MAE: Dit is de gemiddelde absolute afwijking in de verwachte minimum/maximum temperatuur voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden minimum/maximum temperatuur.

^b De afwijking in de verwachting van neerslag/zonneschijn/bewolking/harde wind/verhoogde wateropzet voor het komende etmaal, gemeten wordt het percentage waarvoor het tegenovergestelde optreedt als verwacht. Bij harde wind wordt het percentage gemeten waarvoor de opgetreden windsnelheid meer dan 1 beaufortschaaldeel hoger was dan de waarde van de afgegeven waarschuwing voor harde wind. Bij wateropzet wordt het percentage gemeten waarvoor de opgetreden wateropzet meer dan 0,3 m hoger was dan de afgegeven waarschuwing voor verhoogde waterstanden.

^c Dit is de standaarddeviatie in de verwachte windsnelheden/wateropzet voor de volgende dag ten opzichte van de opgetreden windsnelheden/wateropzet. De standaarddeviatie is een maat voor de spreiding in de afwijkingen.

¹ De overschrijding van de norm is vooral tot stand gekomen in de maand maart toen 4 dagen (13%) een «misser» opleverden. Dit gebeurde gespreid over de maand, zodat er geen verband te leggen is naar een bepaalde onzekere weersituatie.

² Het percentage afwijkingen bij waarschuwingen voor harde wind of storm is door de inzet van betere rekenmodellen en nieuwe werkmethoden gestadig afgenomen van 4% in 1998 tot 0,8% in 2002.

³ Hierin blijken van jaar tot jaar grote fluctuaties op te treden. In de jaren 1998 t/m 2002 varieerde dit tussen de 0,5% en 5%.

Toelichting

Blijkend uit de realisatie van de prestatiegegevens voor de doelstelling «algemene weersverwachting» is voor de kwaliteit van de output deze doelstelling bereikt. Door de inzet van betere rekenmodellen en nieuwe werkmethoden in de periode 1998–2002 zijn de afwijkingen gestadig afgenomen. Wel kunnen wisselende weersomstandigheden van jaar tot jaar fluctuaties in de realisatiecijfers veroorzaken.

2. Informatie overheid en samenleving

Doelstelling:

- Het onderhouden van een overheidskennis- en data-infrastructuur op het gebied van weer, klimaat en seismologie.
- Het beschikbaar stellen van kennis en informatie betreffende het klimaat, de door de mens veroorzaakte klimaatveranderingen, en de seismologie aan de internationale wetenschappelijke gemeenschap en aan de Nederlandse overheid en samenleving.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output					
Onderdeel	Kengetal	Realisatie			Doelstelling
		2000	2001	2002	2002
Modelverwachtingen					
Windsnelheid en windrichting ^a	Gemiddelde verschilvector (m/s) max. ^a	3,1	3,0	3,06	3,9 ¹
Gebiedsgemiddelde neerslag ^b	Standaarddeviatie (mm) 24 uur max. b	2,2	2,23	2,56	2,4 ^{1 en 2}

^a Windsnelheid en windrichting: Dit is de gemiddelde verschilvector tussen modelprognose en gemeten wind (snelheid en richting). Een vector staat in dit geval voor een 2-assig veld met als assen de windsnelheid en windrichting. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM (High Resolution Local Area Model) model, 24 uur vooruit, gemiddeld over een gebied dat Nederland en de Noordzee omvat.

^b Gebiedsgemiddelde neerslag: Dit is de standaarddeviatie tussen modelprognose en gemeten gebiedsgemiddelde neerslag. Gebruikt wordt de prognose van het HIRLAM model, 12 tot 36 uur vooruit en voor het gebied Nederland.

¹ De invoering van het nieuwe, hoge resolutie versie van HIRLAM op 5 maart 2002 heeft tot verbeteringen van de modeluitvoer geleid die niet tot uiting komen in de gehanteerde kengetallen. De huidige kengetallen zijn gevoelig voor de wisselende frequentie van extreme weersomstandigheden en voor de model resolutie: ze benadrukken fasefouten in het nadeel van hoge resolutiemodellen. Om de kwaliteitsverbetering en waardevermeerdering van hoger resolutiemodelverwachtingen te kunnen bepalen moeten nieuwe kengetallen ontwikkeld en geïmplementeerd worden.

² Uit een inhoudelijke beoordeling van modelveranderingen is komen vast te staan dat de introductie per 7 mei 2002 van een nieuw neerslag-schema een *negatieve* invloed had op de juistheid van het neerslagklimaat van het model. Deze verandering is daarom per 3 juli 2002 teruggedraaid. Als deze periode wordt uitgesloten van de verificatie dan wordt de standaarddeviatie van de neerslag 2.40 mm/dag. De huidige modelversie van het Hirlam voldoet daarmee aan de neerslagnorm.

Prestatiegegevens dataverstrekking met betrekking tot de kwantiteit van de output				
	Realisatie			Doelstelling
Onderdeel	2000	2001	2002	2002
– Externe instanties, bedrijven e.d. die routinematig actuele waarnemingen, modeldata en/of satellietdata afnemen (absolute aantal)		20	27,0	20 ¹
– Klimatologische verstrekkingen (absolute aantal)	3 021	2 531	2 445	3 000 ²

¹ 27 licentiehouders maken gebruik van 1 of meer datastromen. Gemiddeld neemt 1 licentiehouder drie verschillende datastromen af.

² Het aantal klimatologische verstrekkingen is aanzienlijk gedaald als gevolg van het in toenemende mate gratis beschikbaar stellen van deze gegevens op internet volgens internationale afspraken.

Toelichting

Aan de hand van de bovenstaande realisatie van de prestatiegegevens kan worden geconcludeerd dat de doelstelling »informatie overheid en samenleving« wordt bereikt, door optimaal gebruik te maken van meteorologische infrastructuur (de invoering van het nieuwe, hoge resolutie versie van HIRLAM) en van het netwerk met de Meteorologische Service Providers.

3. Informatie voor de luchtvaart

Het verzorgen van de meteorologische informatie ten behoeve van de veiligheid van de nationale en internationale luchtvaart. Daarbij gaat het om de volgende prestatiegegevens.

Prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output				
Onderdeel	Realisatie			Doelstelling
	2000	2001	2002	2002
Tijdigheid TAF (%) min. ^a	97,0	95,8	96,2	>97 ¹
Tijdigheid TREND (%) min. ^a	98,0	96,7	96,9	>97 ¹
Afwijkingen TAF/FC zicht (%) max. ^b	8,6	7,7	8,6	<=10
Afwijkingen TREND zicht (%) max. ^b	n.b.	2,6	2,4	<=5
Afwijkingen TAF/FC Wolkenbasis (%) max. ^c	8,6	5,0	5,4	<10
Afwijkingen TREND Wolkenbasis (%) max. ^c	n.b.	1,6	1,7	<5

^a Tijdigheid TAF (Terminal Aerodrome forecast) en TREND: Dit is de tijdigheid waarmee de luchtvaartmeteorologische berichten worden verstrekt, gemeten wordt welk percentage berichten binnen het vastgestelde tijdvenster vallen.

^b Afwijkingen TAF/FC zicht en TREND zicht: Dit is de afwijking in de zichtvoorspellingen voor de luchtvaart, gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor het opgetreden zicht meer dan 2 klassen van het voorspelde zicht is afgeweken.

^c Afwijkingen TAF/FC wolkenbasis en TREND wolkenbasis: Dit is de afwijking in de wolkenbasisvoorspellingen voor de luchtvaart, gemeten wordt het percentage gevallen waarvoor de opgetreden wolkenbasis meer dan 2 klassen van de voorspelde wolkenbasis is afgeweken. De wolkenbasis geeft de wolkenhoogte aan.

¹ De norm is niet gehaald. Er is geen duidelijke oorzaak aan te wijzen. Het is echter niet uitgesloten dat onwennigheid in een nieuwe werkomgeving (centralisatie Weerkamer) en het werken met nieuwe hulpmiddelen hierin een rol gespeeld hebben.

Toelichting

Aan de hand van de bovenstaande prestatiegegevens kan worden geconcludeerd dat de doelstelling »informatie voor de luchtvaart« wordt bereikt voor de kwaliteit van de informatie. Het verzorgen van meteorologische informatie is niet alleen ten behoeve van de veiligheid, maar ook ten behoeve van de efficiency en regelmaat van de nationale en internationale luchtvaart.

16.3 Beleidsinstrumenten

Het beleidsinstrument voor artikel 16 is de financiële stimulering. Deze betreft programma-uitgaven en bijdragen aan het KNMI agentschap. De programma uitgaven betroffen uitgaven voor deelname van Nederland aan de internationale meteorologische organisaties: WMO en IPCC. Het gedeelte van WMO wordt verantwoord als deel HGIS.

V&W verleent een generieke bijdrage aan het KNMI die niet gespecificeerd is naar de producten.

Het productenpakket is in 2002 hergegroepeerd van negen naar zeven productgroepen:

- Meteorologische data en kennis
- Algemene en maritieme weersverwachtingen
- Luchtvaartverwachtingen

- Kennis klimaatsysteem
- Seismologische data en kennis
- Publieksvoorlichting
- Beleidsadviezen

16.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)					
16 Weer, klimaat en seismologie			Realisatie	Begroting	Verschil
	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	27 817	36 203	31 110	29 738	1 372
Uitgaven	33 857	35 408	31 814	30 355	1 460
16.01 Programma-uitgaven	671	748	779	1 940	- 1 162
<i>16.01.01 Algemene weersverwachting</i>	<i>55</i>	<i>55</i>	<i>53</i>	<i>1 862</i>	<i>- 1 809</i>
Contributies	55	55	53	1 862	- 1 809 ¹
<i>16.01.08 deel HGIS</i>	<i>616</i>	<i>693</i>	<i>726</i>	<i>78</i>	<i>648²</i>
16.02 Apparaatsuitgaven	33 186	34 660	31 035	28 414	2 621
Bijdrage aan het agentschap KNMI	33 186	34 660	31 035	28 414	2 621
16.03 Ontvangsten	13	0	0	0	0

¹⁻² In de begroting is onder 16.01.01 ten onrechte het deel HGIS (16.01.08) alsmede de loon- en prijsbijstelling 2001 van het agentschap KNMI opgenomen. Dit is in de tweede suppletore begroting over 2002 gecorrigeerd.

16.5 Groeiparaagraaf

In de Rijksbegroting 2002 is toegezegd om de drie nader geoperationaliseerde doelstellingen beter te formuleren en tenminste een van deze doelstellingen te voorzien van relevante prestatiegegevens. Het KNMI is een organisatie die in belangrijke mate bijdraagt aan veiligheid, economie en duurzaam milieu. Deze nader geoperationaliseerde doelstellingen zijn verder uitgewerkt in de begroting over het jaar 2003.

Het KNMI heeft de prestatiegegevens met betrekking tot de kwaliteit van de output van de producten van het KNMI in de Rijksbegroting 2003 gehandhaafd. Het maatschappelijke effect, outcome, van het KNMI is in het algemeen moeilijk kwantificeerbaar of meetbaar of is sterk afhankelijk van niet beïnvloedbare factoren. Een uitzondering vormt mogelijk het effect op de economie (voorkomen van schade door gevaarlijk weer e.d.). Dit effect is in theorie goed kwantificeerbaar, er zijn ook streefwaarden aan te verbinden. Dit is het prestatiegegeven «Potential Avoidable Damage» (PAD). Dit prestatiegegeven is nog in ontwikkeling, maar reeds beschreven in de Rijksbegroting 2003.

Tevens is in de Rijksbegroting 2002 toegezegd dat een kwalitatieve toelichting gegeven zal worden in welke mate de nader geoperationaliseerde doelstellingen bijdragen aan diverse operationele beleidsdoelstellingen van andere V&W onderdelen. Een tabel is opgenomen in de Rijksbegroting 2003 waarin deze relatie zichtbaar wordt gemaakt.

17 RUIMTEVAART

17.1 Algemene beleidsdoelstelling

Het garanderen van de beschikbaarheid van de informatie (afkomstig van satellietprogramma's) die nodig is voor de uitvoering van de taken op het gebied van aardobservatie, navigatie en plaatsbepaling, voor zover deze het terrein van Verkeer en Waterstaat betreft.

17.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. (Inter)nationale ruimtevaartprogramma's

Doelstelling:

- Bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling en exploitatie van (inter)nationale programma's – en het gebruik van de verkregen gegevens daaruit – gericht op aardobservatie als onderdeel van geo-informatie.
- Bijdragen aan en bevorderen van de ontwikkeling, exploitatie, het gebruik en de marktwerking van Europese programma's gericht op navigatie en plaatsbepaling.

Toelichting

Door het deelnemen aan een aantal (inter)nationale ruimtevaartprogramma's is bovenstaande doelstelling ten dele bereikt. De gegevens uit programma's waaraan wordt deelgenomen, worden voor wetenschappelijk onderzoek en de operationele meteorologie dagelijks ingezet.

De mate van effectbereiking kan pas worden aangegeven na de evaluatie van het nationale aardobservatiebeleid in 2005. Bij de formulering van de doelstelling zullen de toekomstige programma's waarover in het kader van het samenhangende Europese aardobservatieprogramma wordt besloten, aansluiten bij de lopende programma's met dezelfde doelstelling.

17.3 Beleidsinstrumenten

Het beleidsinstrument voor artikel 17 is de financiële stimulering. Deze betrof contributies aan (inter)nationale ruimtevaartprogramma's: EUMETSAT, ESA en de nationale programma's OMI en het nationale programma Gebruikersondersteuning.

17.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
17 Ruimtevaart	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	21 010	11 199	25 927	21 358	4 538	16 820¹
Uitgaven	18 378	13 786	13 915	12 379	13 793	- 1 414
17.01 Programma-uitgaven	18 378	13 786	13 915	12 379	13 793	1 414
<i>17.01.01 (Inter)nationale ruimtevaartprogramma's</i>	<i>18 378</i>	<i>13 786</i>	<i>13 915</i>	<i>12 379</i>	<i>13 793</i>	<i>- 1 414</i>
Contributies	18 378	13 786	13 915	12 379	13 793	- 1 414
17.02 Apparaatsuitgaven	0	0	0	0	0	0
17.03 Ontvangsten	953	545	3 187	1 842	908	934
Afrekening budgetoverschotten	953	545	3 187	1 842	908	934 ²

¹ Voor Galileo is een verplichting vastgelegd van ca. € 5 mln. De verplichtingen ten behoeve van het GO-2 zijn verhoogd met ruim € 9 mln. De toegenomen verplichtingen voor het GO-2 is het gevolg van de overboeking van de bijdragen van de ministeries EZ, LNV, OCW en VROM. Per saldo zijn de overige programma's ca. € 1,4 mln. duurder geworden.

² Door vertragingen in de programma's van Eumetsat zijn in 2000 en 2001 grotere budget overschotten ontstaan dan verwacht. In het jaar 2002 was een overschot geraamd van ca. € 0,9 mln. De realisatie is uitgekomen op ruim € 1,8 mln., hetgeen eveneens het gevolg is door vertraging.

17.5 Groeiparaagraaf

In de Rijksbegroting 2002 is toegezegd dat voor de nader geoperationaliseerde doelstelling een set van prestatiegegevens wordt ontwikkeld. In de begroting 2003 is voor de nader geoperationaliseerde doelstelling (inter)nationale ruimtevaartprogramma's een prestatiegegeven opgenomen. De eerste resultaten zullen in de ontwerpbegroting 2006 kunnen worden gepresenteerd, nadat de evaluatie van het nationale aard-observatiebeleid heeft plaatsgevonden.

18 INSPECTIE VERKEER EN WATERSTAAT

18.1 Algemene beleidsdoelstelling

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bewaakt en bevordert een veilig en duurzaam gebruik van lucht, water en land voor transport van personen en goederen door burgers en ondernemers, en bericht over de resultaten van het werk in de openbaarheid. Zij doet dit vanuit een streven naar een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland; met zo weinig mogelijk ongelukken, incidenten, milieuvervuiling en overlast; met voldoende mogelijkheden voor economische expansie; met ondernemers en burgers die zich daar eveneens verantwoordelijk voor voelen; in een goed geordende markt.

18.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

1. Vervoer

Doelstelling:

De divisie Vervoer draagt bij aan:

- het verhogen van de vervoerveiligheid en de externe veiligheid;
- de verbetering van concurrentievoorwaarden;
- de duurzaamheid van de markt en;
- de sociale omstandigheden in het vervoer.

Hierbij wordt gestreefd naar:

- het verstrekken van beschikkingen binnen de gestelde wettelijke termijnen;
- een gelijkblijvende of dalend overtredingspercentage integrale Controles (alle modaliteiten).

In de volgende tabellen worden enkele gegevens omtrent vergunningverlening en handhaving gepresenteerd.

Overzicht vergunningverleningen vervoer						
Aantal beschikkingen/bescheiden	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
– Binnenvaart		32 458	37 829	36 411	36 240	171
– Collectief personenvervoer		5 215	4 229	8 953	10 820	– 1 867 ¹
– Goederenvervoer		51 769	58 895	48 990	65 000	– 16 010 ²
– Vraagafhankelijk vervoer		51 062	39 455	27 443	23 400	4 043 ³
– Gevaarlijke stoffen		779	763	1 183	680	503 ⁴

¹ Bij de inschatting van 10 820 in 2002 af te geven vergunningen is gerekend met de openbaarvervoer bedrijven die de omzetting van hun bestaande vergunning met de daarbij behorende vergunningbewijzen naar een collectief personenvervoer vergunning voor 2005 gerealiseerd moeten hebben. De openbaarvervoer bedrijven blijken in de praktijk te wachten met het omzetten van hun vergunning.

² De vraag vanuit de sector betreffende het afgeven van verklaringen dienstbetrekking inzake goederenvervoer is minder dan werd begroot als gevolg van de economische situatie.

³ De overschrijding is veroorzaakt door het uitlopen van het omzetten van taxivergunningbewijzen. In de eerste plannen was voorzien dat de volledige omzetting afgerond zou zijn in 2001. Dit is echter niet gelukt waardoor er nog een aantal taxi ondernemersvergunningen in 2002 zijn verstrekt. Hierdoor is het geplande aantal overschreden.

⁴ Na herziening van de beleidsregel inzake de aanvoer van vuurwerk via zeehavens is het aantal aanvragen voor ontheffing sterk gestegen.

Overzicht handhaving vervoer

Aantal controles handhaving	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
– i.h.k.v. basismeting Wet Vervoer Gevaarlijke stoffen				8 605	7 500	1 105 ¹
– Integrale controles zeevaart, binnenvaart, luchtvaart, spoor en weg		32 230	26 766	28 392	23 400	4 992 ²
– Bedrijfscontroles		1 801	1 794	2 359	3 145	– 786 ³
– Broncontroles		203	362	399	850	– 451 ⁴
– Wegcontroles Wim-vid				4 396	3 500	896 ⁵

¹ Een gedeelte van de beschikbare capaciteit bedrijfscontrole is gebruikt om invulling te geven aan de politieke wens meer aandacht te schenken aan controles in het kader van basismeting Wet Vervoer Gevaarlijke stoffen.

² Er is aanvullende capaciteit besteed aan het project vluchtwegen binnenvaart door o.m. minder broncontroles uit te voeren. Het project vluchtwegen binnenvaart heeft betrekking op controles van gevaarlijke stoffen vervoerende binnenvaartschepen en bleek gedurende de uitvoering intensiever dan was voorzien.

³ Door het ontbreken van voldoende bedrijfsgegevens is capaciteit ingezet voor extra controle basismetingen op het vervoer van gevaarlijke stoffen en wegcontroles Wim-vid.

⁴ Er zijn minder broncontroles uitgevoerd omdat de beschikbare capaciteit deels is gebruikt voor het project vluchtwegen binnenvaart waarvan de prestaties worden verantwoord onder integrale controles.

⁵ Er zijn extra controles op overbelasting op het secundaire wegennet uitgevoerd. De bedoeling was om 3 500 controles uit te voeren op het secundaire wegennet en daarnaast een aantal bedrijfsbezoeken te brengen naar aanleiding van de geconstateerde overtredingen van over belading op het hoofdwegennet. Doordat het systeem niet in werking is getreden is er voor gekozen om fysieke controles op de secundaire wegen uit te voeren. De inzet voor de zogenoemde WIM-VID controles zijn dus volledig vervangen door fysieke controles. Hiervoor is een gedeelte van de beschikbare capaciteit bedrijfscontroles gebruikt.

2. Luchtvaart

Doelstelling:

De divisie Luchtvaart draagt bij aan de veiligheid en de duurzaamheid van de Nederlandse burgerluchtvaart en de burgerluchtvaart op en boven Nederlands grondgebied door uitvoering en handhaving van en de luchtvaartregelgeving. De divisie Luchtvaart geeft o.a. vergunningen, erkenningen en certificeringen op het gebied van veiligheid af en handhaaft het overheidsbeleid met betrekking tot veiligheid, geluid en luchtkwaliteit.

De divisie Luchtvaart streeft naar:

- het afgeven van vergunningen binnen de wettelijke termijnen;
- het bestendigen van het veiligheidsniveau (ook bij groei van de luchtvaart);
- het verbeteren van het veiligheids- en geluidsniveau van vliegtuigen;
- de certificering van luchtvaartterreinen;
- het handhaven van de milieuregels m.b.t. geluid, luchtkwaliteit en geur;
- het handhaven van de externe veiligheid van luchthavens.

In de volgende tabel worden enkele gegevens omtrent vergunningverlening en handhaving gepresenteerd.

Overzicht vergunningverleningen luchtvaart

	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
– Aantal vergunningen tot vluchtuitvoering	106	38	60	144	62	82 ¹
– Aantal bewijzen van luchtwaardigheid	2 084	2 201	2 150	2 221	2 150	71
– Aantal bewijzen van bevoegdheid, verklaringen c.a.	24 936	28 500	30 000	34 611	31 500	3 111 ²
– Aantal bedrijfserkenningen	177	175	207	211	175	36 ³
– Aantal licenties voor grondwerktuigkundigen	457	460	411	1 432	1 050	382 ⁴
– Aantal certificaties van luchtvaartuigprodukten	453	447	503	520	550	– 30 ⁵
– Aantal audits luchtvaartmaatschappijen				446	n.v.t.	n.v.t.
– Aantal verlengingen bevoegdheden vliegend personeel				18 534	n.v.t.	n.v.t.
– Aantal audits erkende onderhoudsbedrijven				217	n.v.t.	n.v.t.
– Aantal verlengingen bevoegdheden onderhoudspersoneel				1 255	n.v.t.	n.v.t.
– Aantal audits opleidingsinstellingen				24	n.v.t.	n.v.t.
– Aantal verlengingen bewijzen van luchtwaardigheid				2 221	n.v.t.	n.v.t.
– Aantal audits inrichting en uitrusting vliegvelden				50	n.v.t.	n.v.t.

¹ Toename wordt veroorzaakt door de versnelde verlengingen van Vergunningen tot Vluchtuitvoering (VTV's), het verloop van de geldigheidsduur van andere vergunningen en constatering uit inspecties die van invloed zijn op de geldigheidsduur van vergunningen, de toename van het aantal wijzigingen van VTV's wordt ook veroorzaakt door de groei in bij- en afschrijvingen van leasetoestellen.

² De toename wordt veroorzaakt door de intensievere controle op hernieuwde uitgifte van bevoegdheden, ook de invoering van JAR/FCL 01-10-99 (Flight Crew License: een vliegbrevet conform de Europese eisen) leidt tot extra afgiftes.

³ Het geplande aantal nieuwe erkenningen in 2002 was als gevolg van de ramp op 11-9-2001 voorzichtig geraamd.

⁴ Bij de invoering van JAR-66 (Aircraft Maintenance License) deden zich minder aanloopproblemen voor dan voorzien en werden meer aanvragen ingediend dan verwacht.

⁵ De schatting is gezien de marktomstandigheden in de branche niet volledig gerealiseerd.

Overzicht handhaving luchtvaart

	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
– Aantal verwerkte opmerkingen loket Luchtvaartveiligheid		634	608	603	650	– 47 ¹
– Aantal chartertoelatingen		3 000	3 400	3 500	3 500	0
– Aantal incidentenbehandelingen/onderzoeken		4	6	6	10	– 4 ²
– Aantal rapportages over naleving milieuregels		20	30	19	28	– 9 ³
– Aantal veiligheidsinspectie luchtvaartuigen		128	110	198	225	– 27 ⁴
– Aantal veiligheidsinspectie luchtvaartterreinen en vertoningen		4	10	23	22	1
– Aantal inspecties heli-meldingen		600	630	620	600	20 ⁵
– Aantal SAFA-, SAGA- & SANA inspecties				198	n.v.t.	n.v.t.

¹ Betreft meldingen door derden over (vermeende) onjuistheden. De realisatie van het aantal meldingen is niet te sturen, er is slechts op basis van historische info een (globale) inschatting te maken.

² Het aantal incidenten is niet goed vooraf in te schatten, er is slechts op basis van historische info een (globale) inschatting te maken.

³ Het achterblijven van de realisatie wordt veroorzaakt door verschuiving van beschikbare capaciteit naar bestuurlijke acties en naar de voorbereiding implementatie nieuwe Schipholwet.

⁴ Plangegeven niet gerealiseerd wegens personele onderbezetting.

⁵ Het betreft hier het aantal meldingen door helicopterbedrijven voor landingen/vertrekken van niet als zodanig erkende heliportvelden. De realisatie ervan is niet te sturen, er is slechts op basis van historische info een (globale) inschatting te maken.

3. Scheepvaart

Doelstelling

De divisie Scheepvaart levert een bijdrage aan het veiligheidsniveau op zee en binnenwateren door middel van het toezicht op en handhaving van de naleving van internationale wetten regelgeving die gericht is op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart en op de registratie en meting van schepen.

Hierbij wordt gestreefd naar:

- een afname van het aantal aanhoudingen van Nederlandse zeeschepen door buitenlandse autoriteiten in het kader van Port State Control;
- het terugbrengen van het aantal sub-standaard schepen in West-Europese havens door middel van verdere intensivering van havenstaat controle.

De volgende tabel presenteert enkele gegevens omtrent vergunningverlening en handhaving.

Overzicht vergunningverleningen scheepvaart						
	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
– Koopvaardij schepen onder toezicht van IVW	1 286	1 321	1 371	1 435	1 375	60 ¹
– Visserijvaartuigen onder toezicht van IVW	567	564	541	538	560	– 22 ²
– Rijn- en binnenvaartschepen geregistreerd bij IVW	9 252	9 097	9 042	9 000	9 070	– 70
– Particuliere expertise bureaus	24	24	24	16	14	2
– Classificatiebureaus	7	7	7	7	7	0
– Vaarbevoegdheidsbewijzen	4 562	5 501	5 583	14 134	5 000	9 134 ³
– Monsterboekjes	8 161	9 090	5 922	4 603	6 000	– 1 3 97 ⁴

¹ De groei van de handelsvloot (passagierschepen, vrachtschepen en tankschepen) is tot stilstand gekomen. Dit is een gevolg van:

- De nationaliteitsbeperking t.a.v. de kapitein. Om deze reden werden in 2002 tenminste 16 schepen uitgevlagd en 8 schepen bij nieuwbouw/aankoop niet onder NL-vlag gebracht.
- Door het uitblijven van nieuwe (fiscale) instrumenten voor het financieren van schepen is het aantal nieuwbouwprojecten sterk verminderd. Het totaal aantal onder toezicht staande schepen is echter toegenomen voornamelijk als gevolg van het invlaggen van sleepboten.

² De toekenning van visquota is van invloed op het aantal objecten van toezicht. Verwacht wordt, dat steeds meer politieke druk op deze quota zal komen, met de daaruit voortvloeiende negatieve effecten. Vooralsnog wordt verwacht, dat het aantal vissersschepen door de economische teruggang licht zal afnemen. Deze afname is afhankelijk van saneringsregelingen cq. premies uitgegeven door het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

Het aantal nieuwbouwschepen dat jaarlijks gecertificeerd wordt zal ten opzichte van voorgaande jaren waarschijnlijk gelijk blijven.

³ De explosieve groei van het aantal afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen was het gevolg van het nieuwe Standards of Training Certification & Watchkeeping (STCW), dat per 1 februari 2002 van kracht werd. Een «period of grace» was tot 1-8-2002 ingesteld, om alle landen de tijd te geven, om zaken op orde te stellen. Het Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs voldeed niet aan de internationale eisen. Alle bestaande vaarbevoegdheidsbewijzen dienden te worden vervangen.

⁴ Het aantal monsterboekjes daalt in vergelijking met de jaren 2000 en 2001. In deze jaren was een sterke stijging voorzien van het aantal monsterboekjes. Deze stijging werd veroorzaakt door het verlopen van de geldigheidsdata van het monsterboekje. Monsterboekjes hebben sinds 1990 een geldigheid van 10 jaar. Voordien was de geldigheid onbeperkt. Aangezien geen monsterboekjes meer verstrekt worden aan buitenlandse gezellen die al in het bezit zijn van een monsterboekje afgegeven in het land van herkomst, is de verwachting dat het aantal monsterboekjes waarschijnlijk nog licht zal dalen.

Overzicht handhaving scheepvaart

	Realisatie				Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
– Aantal inspecties van buitenlandse zeegaande schepen; minimaal 25% van de schepen die Nederlandse havens aandoen.	1 839	1 631	1 325	1 395	1 425	– 30 ¹
– Aantal aanhoudingen o.g.v. Port State Control	140	142	100	93	135	– 42 ²

¹ Het aantal schepen dat Nederlandse havens aandoet, is gebaseerd op een opgaven van het CBS. Het CBS telt het aantal individuele schepen dat Nederlandse havens aandoet. Nederland is verplicht, volgens internationale afspraken, een kwart van het gemiddeld aantal individuele schepen dat in de laatst bekende periode van drie jaar Nederland binnenkomt, jaarlijks te onderwerpen aan een Port State Control-inspectie. De target op jaarbasis is 25% van de 5 860 schepen die een Nederlandse haven aandoen inspecteren, wat uitkomt op 1465 schepen. In 2002 zijn 1 393 schepen geïnspecteerd, hetgeen 24% is.

² Het aantal aanhoudingen van buitenlandse schepen in Nederlandse havens in 2003 bedroeg 93. Het aantal aanhoudingen vertoont al enkele jaren een dalende trend. Ter vergelijking in 1996 werden nog 278 schepen aangehouden. Hiermee lijkt het doel: «het verminderen van het aantal schepen dat niet aan de eisen voldoet» voor een groot deel bereikt. Het strenge inspectieregime in Nederlandse en Noord-Europese havens leidt mogelijk tot kwaliteitsverbetering van de buitenlandse schepen. Een andere mogelijkheid is dat de Nederlandse havens en andere Noord-Europese havens kennelijk worden gemedend door schepen die niet aan de regels voldoen. Op termijn zal mede door de intensivering van de Port State Control activiteiten in 2003 het aantal aanhoudingen verder dalen.

4. Water

Sinds januari 2002 is de divisie *Water* in oprichting. De divisie Water ziet toe op de juiste toepassing van de VenW waterwet- en regelgeving zoals deze door de Rijkswaterstaat worden uitgevoerd. De Divisie Water is verantwoordelijk voor de handhaving van de watermilieuwetten en werkt samen met RWS aan een beter waterbeheer.

De Divisie ziet toe door vooraf de vergunningverlening en de handhaving van de watermilieuwetten aan te sturen en achteraf audits uit te voeren op alle waterwetten. De Divisie is tevens verantwoordelijk voor de vergunningverlening en de handhaving «eigen werken» van Rijkswaterstaat.

Het project «oprichting divisie Water» heeft 5 tot 6 maanden langer geduurd dan gepland. Hierdoor kon pas in de tweede helft van het jaar begonnen worden met de werving en selectie van nieuwe medewerkers. Als eerste is in oktober begonnen met het werven en selecteren van de unitmanagers, enkele sleutelfuncties, de ondersteunende functies almede de functies voor de unit Audit. In november is ook begonnen met de werving t.b.v. de units Handhaving, Vergunningverlening en Kennis & Advies. Dit alles heeft er toe geleid dat in 2003 gestart kon worden met een twintigtal medewerkers. De verwachting is dat eind 2003 de bezetting vrijwel volledig zal zijn.

5. Telecom

In 2002 is bij de overdracht van de taken aan het nieuwe kabinet de divisie Telecom in zijn geheel van de Inspectie Verkeer en Waterstaat overgedragen aan het Ministerie van Economische Zaken als het Agentschap Telecom. De verantwoording van het agentschap vindt plaats bij het Ministerie van Economische Zaken.

18.3 Beleidsinstrumenten

Het beleidsinstrument «inspectie» bestaat uit vergunningverlening en handhaving, het leveren van bijdragen aan de beleidsontwikkeling en het

onafhankelijk geven van voorlichting aan de samenleving over de resultaten van het inspectiewerk. In deze paragraaf wordt toegelicht hoe hieraan invulling wordt gegeven.

De toezichthouder wordt geacht te handhaven. In louter metabenaderingen in het toezicht heeft de burger vragen over de wijze van toezicht houden door de overheid. Er wordt van de toezichthouder verwacht dat hij tot gedecideerde uitspraken komt: «Het is goed of het is niet goed». Dat vereist een hoge mate van professionaliteit bij de uitvoering van het toezicht en een sterke beroepsidentiteit van degenen die met het toezicht belast zijn. De trend in het overheidsoptreden is gericht op het versterken van de maatschappelijke verantwoordelijkheidsbeleving (van andere overheden, ondernemingen, burgers) en dus moeten de toezichtarrangementen er niet op gericht zijn zo veel mogelijk verantwoordelijkheid naar de overheid toe te halen maar moeten ze de «ander» stimuleren in het nemen van eigen verantwoordelijkheid. Dat vraagt om toegesneden toezicht met een grote «multiplier»-werking.

In het actuele denken over toezicht wordt meer dan ooit erkend dat eigenlijk de burger de beste toezichthouder is. Dat maakt het evenwel nodig dat die burger geïnformeerd is en weet tegen welke normering de situatie beoordeeld kan worden. Openbaarheid en publiekswerking zijn daarom voor het actuele toezicht essentieel.

18.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat				Realisatie	Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				88 469	72 360	16 109¹
Uitgaven				80 120	72 360	7 760
18.01 Programma-uitgaven				6 470	9 996	- 3 526
18.01.01 Vervoer				1 311	1 293	18
Inspectie				1 311	1 293	18
Financiële stimulering				0	0	0
18.01.02 Luchtvaart				2 303	4 423	- 2 120
Inspectie				2 303	4 423	- 2 120
18.01.03 Scheepvaart				532	299	233
Inspectie				532	299	233 ²
18.01.04 Telecom				0	3 678	- 3 678
Inspectie				0	3 678	- 3 678 ³
18.01.99 Overige programma uitgaven				2 324	303	2 021 ⁴
18.02 Apparaatsuitgaven				73 651	62 364	11 287⁵
18.03 Ontvangsten				13 329	24 953	- 11 624
Inspectie				12 242	15 877	- 3 636 ⁶
Financiële stimulering				1 088	9 076	- 7 989 ⁷

- ¹ De verplichtingenoverschrijding op artikel 18 is deels te verklaren door de bij de punten 4 en 5 opgenomen toelichtingen. Daarnaast was er sprake van overlopende verplichtingen uit het jaar 2001.
- ² Door veel meer inzet inzake de ontwikkeling van geautomatiseerde systemen voor het primaire proces is meer uitgegeven dan geraamd.
- ³ Bij de kabinetsformatie in 2002 werd de overdracht van de divisie Telecom, inclusief de bijbehorende budgetten aan het Ministerie van Economische Zaken geregeld.
- ⁴ In 2002 zijn aan deze operationele doelstelling gelden toegevoegd voor het invoeren van de huisstijl voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat en voor de verdere vormgeving van een adequate en moderne Inspectie Verkeer en Waterstaat.
- ⁵ De overschrijding op de apparaatsuitgaven heeft o.a. betrekking op de:
- invoering van de digitale tachograaf;
 - oprichtingskosten van de divisie Water en Rail;
 - intensivering van het taxibeleid;
 - toevoeging van looncompensatie.
- ⁶ Met name de ontvangsten van de divisie Luchtvaart zijn minder dan geraamd. Dit vindt deels zijn oorzaak in te late facturering.
- ⁷ De financiële stimulering betreft ontvangsten uit hoofde opgelegde boetes aan de binnenvaartsector op basis van een EG-verordening. Hierin is bepaald dat de geïnde ontvangsten wederom aan de sector ten goede dienen te komen. Op dit moment wordt door de EU-lidstaten gesproken over de bestemming van het bedrag. In de begroting zijn hiervoor vanaf 2003 gelden gereserveerd.
- De ramingen 2002 voor de oud voor nieuw regeling zijn wijken sterk af van de realisatie. De afwijkingen worden veroorzaakt door foutieve ramingen inzake de op te leggen vorderingen, juridische problemen rond de inbaarheid van opgelegde vorderingen, de mogelijkheid om een opgelegde vordering niet te betalen maar in natura te voldoen, dus door direct bij te dragen aan de doelstelling van de regeling en niet via een financiële prikkel.

18.5 Groeiparagraaf

In de groeiparagraaf van artikel 18 van de begroting 2002 is aangegeven dat een onderdeel van de verdere ontwikkeling van de organisatie en werkwijze van IVW zou zijn het ontwikkelen cq. benoemen van aanvullende en/of betere streefwaarden en prestatiegegevens. Een belangrijke oorzaak van het niet voldoen aan de toezeggingen die zijn opgenomen in de begroting 2002 is dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat de afgelopen maanden bezig is geweest met de ontwikkeling van de organisatie. Daardoor was er geen capaciteit beschikbaar voor de verdere ontwikkeling van artikel 18. In de begroting van 2004 zal echter een duidelijke verbetering van artikel 18 worden gepresenteerd.

In opdracht van IVW toetst RAND Europe momenteel de prestatiegegevens van IVW en doet aanbevelingen voor de prestatiegegevens die in de begroting 2004 kunnen worden opgenomen. Naar verwachting is het onderzoek van RAND Europe in maart 2003 gereed. De resultaten van het onderzoek worden in de loop van het jaar zo goed mogelijk verwerkt in de begroting 2004.

6. Niet-beleidsartikelen

19 BIJDRAGE AAN INFRASTRUCTUURFONDS

19.1 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)					
19 Bijdrage aan IF			Realisatie	Begroting	Verschil
	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen			3 789 756	3 472 751	317 005¹
Uitgaven			3 789 756	3 472 751	317 005
19.01 Programma-uitgaven			3 789 756	3 472 751	317 005 ¹
19.02 Apparaatsuitgaven			0	0	0
19.03 Ontvangsten				0	0

¹ Op dit bijdrageartikel worden de mutaties verantwoord voor infrastructuur op het gebied van verkeer en vervoer, die om begrotingstechnische redenen via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) moeten lopen. Het grootste deel van de opgenomen saldomutatie bestaat uit een toevoeging uit de aanvullende post van het Ministerie van Financiën ter compensatie van de werkelijk betaalde BTW.

20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

20.1 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)					
20 Nominaal en onvoorzien	Realisatie			Begroting	Vershil
	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen			0	829	- 829¹
Uitgaven			0	829	- 829
Loonbijstelling			0	0	0
Prijsbijstelling			0	0	0
Onvoorzien			0	829	- 829 ¹

¹ Het in de begroting geraamde bedrag is in 2002 binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) ingezet voor niet voorziene uitgaven.

21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

21.1 Algemene beleidsdoelstelling

Onder dit artikel worden uitgaven en ontvangsten geraamd welke niet toerekenbaar zijn aan andere beleidsartikelen. Het betreft:

Departementale uitgaven en ontvangsten

Hieronder vallen specifieke taken voor het gehele departement of een groot deel daarvan (Bestuurskern) welke een specifieke deskundigheid vereisen dan wel om reden van doelmatigheid binnen de Centrale Diensten zijn ondergebracht.

Algemene uitgaven en ontvangsten van de departementsonderdelen

Hieronder vallen de algemene uitgaven van DG Personenvervoer (DGP), DG Goederenvervoer (DGG), DG Luchtvaart (DGL) en DG Water (DGW), voorzover niet toe te rekenen aan de beleidsartikelen. De algemene uitgaven bestaan voornamelijk uit apparaatsuitgaven van de directeuren-generaal van VenW en de daaraan verbonden stafondersteuning. Daarnaast worden op dit artikel de programma-uitgaven verantwoord, die niet direct aan een of meerdere beleidsartikelen zijn toe te rekenen.

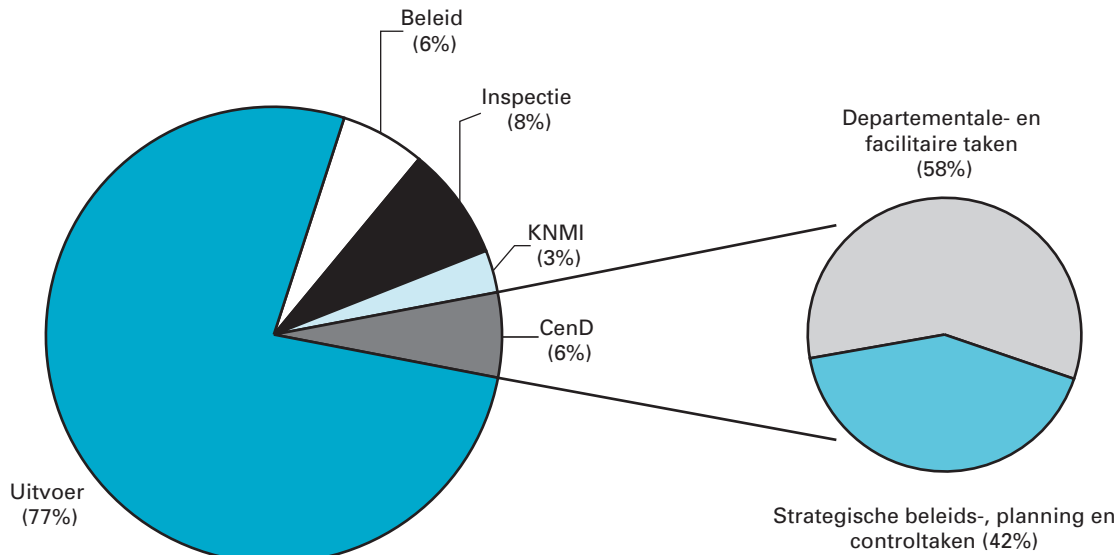
21.2 Nader geoperationaliseerde doelstelling

De niet toerekenbare departementale activiteiten genereren de programma-uitgaven voorlichting, externe oriëntatie, departementaal onderzoek en ontwikkeling, internationale zaken, bijdragen aan derden, generieke informatiesystemen, het regeringsvliegtuig, strategisch beleids-, planning en controletaken en departementale en facilitaire zaken.

21.3 Beleidsinstrumenten

Voor het behalen van de geoperationaliseerde doelstellingen zijn diverse (beleids)instrumenten ingezet:

- beleidsvoornemen «Sturing en Staf»: verbeteren van de lijnsturing en de kwaliteit van de stafbijdrage van VenW. Waarbij de Centrale Diensten, naast faciliterende taken ten behoeve van het gehele ministerie, ter ondersteuning van de departementsleiding zich richten op verkenning en beleidsontwikkeling, kaderstelling en regelgeving, control en monitoring en advisering ten behoeve van de aansturing van het ministerie;
- managementcontract: jaarlijks contract tussen de SG-pSG over het realiseren van beleidsprioriteiten en besturingsarrangementen;
- accountplannen: afspraken over kwaliteitsniveau van huisvesting en facilities van de Bestuurskern;
- audits: uitgevoerd op diverse gebieden (bijvoorbeeld financieel beheer);
- kwaliteitssystemen en resultaatgericht werken: ten behoeve van een nadere professionalisering van VenW het voornemen om de kwaliteitsstandaard conform het INK-model als VenW brede standaard te realiseren. De Centrale Diensten nemen hierbij het voortouw;
- evaluaties van voorlichtingscampagnes en subsidieverlening.

Verhouding bezetting personeel Centrale Stafdiensten vs bezetting Ministerie van VenW op 31/12/2002**Volume ambtelijk personeel Centrale Diensten in fte's en prijs**

	Realisatie		Begroting	Verschil
	2001	2002	2002	2002
- Bezetting Centrale Diensten	795	0	0	0
- Bezetting Ministerie van Verkeer en Waterstaat		14 876	14 213	663
- Verhouding volume ambtelijk personeel vs begrotingssterkte Ministerie van Verkeer en Waterstaat		899	888	12
- waarvan Strategisch beleids-, -planning en controletaken*		6,04%	6,24%	- 0,20%
- waarvan Departementale en facilitaire taken		374	394	- 20
- Gemiddelde prijs per fte voor de Strategisch beleids-, planning en controletaken (in euro's)		525	494	31
		65 452	61 499	3 953
- Gemiddelde prijs per fte voor de Departementale en facilitaire taken		50 969	49 266	1 703
- Totaal geraamde personele kosten Centrale Diensten (X EUR1000)**		50 728	48 537	2 191

* Salariskosten van BSG, SenC, HDJZ, HDPEZ, DOI en DIZ waarbij het zwaartepunt van de taken een strategisch en beleidsmatig karakter hebben.

** Waarbij geen rekening is gehouden met loonbijstelling.

Huisvestingskengetal (in EUR1000)

	Realisatie		Begroting	Verschil
	2001	2002	2002	2002
Huisvestingsuitgaven* Bestuurskern**	29 281	31 258	38 080***	- 6 822 ¹

* Onder huisvestingsuitgaven worden de huurgelden, de exploitatie- en inrichtskosten alsmede de infrastructurele voorzieningen gerekend.

** Onderdeel van de huisvestingskosten van bestuurskern maken uit: Centrale Diensten, Hoofdkantoor Inspectie VenW, DG Water, DG Personenvervoer, DG Luchtvaart, en DG Goederenvervoer

*** Cijfer begroting 2003

¹ Het verschil tussen de Rijksbegroting 2003 en de realisatie wordt veroorzaakt door de vertraging van de oplevering van het pand aan de Koningskade 4.

Aantal uitkeringsgerechtigden binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat gebruik maakt van diverse regelingen				
	Realisatie		Begroting	Verschil
	2001	2002	2002**	2002
Postactieven*	20 556	18 854	17 720	1 134
Regeling 55 +	8 168	8 035	7 896	139
Aantal uitkeringsgerechtigden Postactieven	1 020	880	879	1
Aantal uitkeringsgerechtigden regeling 55+	379	370	366	4

* WWW, FLO, WW, wachtgeldregeling, pensioenen en onderstanden

** Betreffen schattingen

21.4 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
21 Algemeen departement		Realisatie		Begroting	Verschil	
		2000	2001			2002
Verplichtingen				252 537	216 711	35 826
Uitgaven				220 936	220 794	142
21.01 Programma-uitgaven				61 676	60 418	1 258
21.01.01 Voorlichting				8 560	2 863	5 697 ²
21.01.02 Externe oriëntatie				1 238	1 651	– 414
21.01.03 Departementaal onderzoek en ontwikkeling				2 316	6 611	– 4 295 ³
21.01.04 Internationale Zaken				2 979	3 128	– 150
21.01.05 Bijdragen derden				20 870	22 556	– 1 686 ⁴
21.01.06 Generieke informatiesystemen				21 979	20 880	1 099
21.01.10 Regeringsvliegtuig				3 736	2 729	1 007 ⁵
21.02 Apparaatsuitgaven				159 260	160 376	– 1 116
Departementale uitgaven en ontvangsten						
21.02.01 Strategisch beleids-, planning en controltaken				28 798	22 611	6 187 ⁶
21.02.02 Departementale en facilitaire taken				105 822	110 620	– 4 799 ⁷
Algemene uitgaven en ontvangsten van de departements-onderdelen						
21.02.03 Personeel en materieel DGP				8 981	9 547	– 567
21.02.04 Personeel en materieel DGL				4 136	1 931	2 205 ⁸
21.02.05 Personeel en materieel DGG				8 339	10 051	– 1 713
21.02.06 Personeel en materieel DGTP				0	5 616	– 5 616 ⁹
21.02.07 Personeel en materieel DGW				3 187	0	3 187 ¹⁰
21.03 Ontvangsten				21 865	30 282	– 8 417
21.03.01 Ontvangsten DGP				770	279	491 ¹¹
21.03.02 Ontvangsten DGL				1 391	968	423 ¹²
21.03.03 Ontvangsten DGG				496	398	98
21.03.04 Overige ontvangsten				2 939	2 772	167
21.03.05 Bijdrage FES				16 265	25 865	– 9 600 ¹³
21.03.06 Ontvangsten DGW				3	0	3

¹ De hogere verplichtingenrealisatie heeft voornamelijk betrekking op:

- in 2002 gesloten contracten t.b.v. de vervanging van FAIS en andere contracten ten behoeve van beheer en onderhoud van bedrijfsvoerings-systemen van Verkeer en Waterstaat;
- de aanschaf meubilair en andere contracten (bijv. schoonmaak) voor de exploitatie van de panden van de Bestuurskern.

- ² Ten behoeve van het versterken en afstemmen van de identiteit en het imago van het Ministerie van VenW is de campagne «Arbeidsmarktcommunicatie» uitgevoerd. Tevens is een belangrijk deel van de uitgaven te verklaren door de voorlichting over het verkeers- en vervoerbeleid van Nederland.
- ³ De beschikbare middelen voor het NVVP zijn door de vertraging van dit programma niet aangewend in 2002. Verder zijn diverse incidentele onderzoeksbudgetten op het gebied van organisatie en informatie niet volledig uitgeput.
- ⁴ Het verschil wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door vertraging van uit te voeren programma's door de Stichting Connekt.
- ⁵ Per 2002 is een gemiddelde tariefsverhoging door de Ministerraad geaccordeerd van circa 45% (variabele en vaste kosten). Daarnaast is er meer gebruik gemaakt van het regeringsvliegtuig. De tariefsverhoging is slechts te dele in de gebruiksprijs verwerkt. Verder is de naheffing van de BTW over 2001 pas in 2002 betaald.
- ⁶ Een belangrijk deel van het verschil tussen de begroting en de realisatie wordt veroorzaakt door de overdracht van de juridische functie van de onder VenW ressorterende diensten naar de Hoofddirectie Juridische Zaken. De oprichting van de Directie Besturing en Strategie, waar ondermeer een belangrijk deel van de directies Bureau SG en Strategie en Coördinatie in zijn ondergebracht, heeft voorts geleid tot additionele uitgaven.
- ⁷ De vertraging van de bouwkundige oplevering van het pand aan de Koningskade is de belangrijkste oorzaak van de lagere uitputting op dit artikelonderdeel. Anderzijds zijn de kosten ter voorbereiding van de oprichting van de Shared Service Organisatie, waarin de bestuursneutrale taken in 2003 belegd gaan worden, € 0,3 mln. hoger uitgevallen dan was voorzien.
- ⁸ De prijscorrectie die op dit artikelonderdeel van toepassing is (zie ook artikel 09.02), is bij Voorjaarsnota toegedeeld. Daarnaast worden de meeruitgaven veroorzaakt door uitgaven van IF-medewerkers die uit de hogere ontvangsten (artikel 21.03.02) worden gecompenseerd.
- ⁹ Overeenkomstig de in het Strategisch Akkoord opgenomen overdracht van het Directoraat Generaal Telecommunicatie en Post (DGTP) naar het Ministerie van Economische Zaken, zijn de beschikbare uitgavenbudgetten overgeboekt naar de begroting van het Ministerie van Economische Zaken.
- ¹⁰ Bij het totstandkomen van de begroting 2002 was nog geen bedrag opgenomen voor DG-Water; deze zijn medio 2002 aan dit artikel toegevoegd.
- ¹¹ De hogere ontvangsten zijn afkomstig uit bijdragen van derden in de kosten van onder andere informatie en communicatie technologie.
- ¹² In 2002 is een tariefsverhoging voor het regeringsvliegtuig doorgevoerd, waarmee in de begroting nog geen rekening is gehouden. Daarnaast hebben er ontvangsten plaatsgevonden van IF-medewerkers die elders werkzaam zijn en waarvan de loonkosten (deels) worden doorberekend.
- ¹³ In verband met de overdracht van DGTP naar het Ministerie van Economische Zaken is de FES-bijdrage 2002 van ruim € 9 mln. voor Kenniswijk overgeheveld.

22 ALGEMEEN UITVOERINGSORGANISATIE

22.1 Budgettaire gevolgen van beleid

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)					
22 Algemeen uitvoeringsorganisatie			Realisatie	Begroting	Verschil
			2000	2001	2002
Verplichtingen			216 590	206 572	10 018
Uitgaven			241 670	238 971	2 699
22.01 Programma-uitgaven			80 911	85 323	– 4 412
22.01.01 Exploitatiebijdragen			21 467	28 580	– 7 114 ¹
22.01.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie			18 949	20 358	– 1 409
22.01.03 Anticiperend onderzoek			24 132	27 320	– 3 189 ²
22.01.04 Leenovereenkomst Infra N-11			8 985	0	8 985 ³
22.01.08 (HGIS) Partners voor water			7 379	9 065	– 1 686 ⁴
22.02 Apparaatsuitgaven			160 760	153 648	7 112
22.03 Ontvangsten			21 934	10 947	10 987
– Indirecte uitvoeringsontvangsten			8 023	8 905	– 882
– Ontvangsten exploitatiebijdragen			375	2 042	– 1 667 ⁵
– Bijdragen AO			4 551	0	4 551 ⁶
– Ontvangsten dividenden Westerscheldetunnel			0	0	0
– Leenovereenkomst infra N-11			8 985	0	8 985 ⁷

¹ Er is € 5 mln. doorgeschoven naar latere jaren i.v.m. het niet aanschaffen van de fiets-voetveren. Daarnaast is door de «afbouw» van exploitatie voor de Westerschelde veren minder betaald dan verwacht.

² In het kader van heroverweging van het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting is halverwege het uitvoeringsjaar een budgetkorting van ruim € 3.1 mln. opgelegd. Hierbij geldt dat ongeveer tweederde deel van het budget op dit onderdeel contractueel was verplicht aan externe kennisinstituten (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Stichting Waterloopkundig Laboratorium, GeoDelft (Stichting Grondmechanica Delft), Expertise Centrum Meervoudig Ruimtegebruik (EMR)/Habiforum).

³ Door de regio wordt de N11 versneld uitgevoerd. Om dit mogelijk te maken is in 2001 een leenovereenkomst tussen de betrokken partijen gesloten. Dit jaar is ca. € 9 mln. aan de provincie betaald. Hiertegenover staan even hoge ontvangsten van het Ministerie van Financiën voor de financiering van de leenovereenkomst.

⁴ Gedurende het jaar werd als gevolg van de instelling van het Directoraat-generaal Water en de hieruit voortvloeiende boedelscheiding tussen RWS en DG Water het programma Partners voor Water (HGIS) overgeboekt naar artikel 14.01.08. De buitenlandactiviteiten van RWS daarentegen werden overgeboekt van artikel 14 naar dit artikelonderdeel. Verder werd op dit artikelonderdeel ook het Coastal Zone Management Centre (CZMC) ondergebracht. Na de boedelscheiding resteerde voor de uitvoering van het buitenlandprogramma van RWS incl. CZMC ruim € 4,5 mln. Door bijdragen van andere partijen (DGIS, EU, DIZ en derden) werd het uitgavenplafond verder verhoogd met € 2,9 mln. zodat uiteindelijk bijna € 7,4 mln. werd uitgegeven;

⁵ De ontvangsten van de stichting Buisleidingenstraat zijn tegengevallen, dit ten gevolge van een nieuwe tariefstructuur.

⁶ Bij de ontvlechting van Directoraat-Generaal Water is € 1,9 mln. overgeheveld vanuit artikel 14 aan ontvangstentaak voor Anticiperend Onderzoek (AO), tevens zijn de uitgaven en de ontvangsten verhoogd i.v.m. buitenlandactiviteiten.

⁷ Zie punt 3.

7. Bedrijfsvoeringsparagraaf

In de begroting 2002 is een uiteenzetting gegeven van de pilot mededeling over de bedrijfsvoering die onder regie van het Ministerie van Financiën is uitgevoerd. Verkeer en Waterstaat heeft met het maken van een bedrijfsvoeringsplan meegedaan aan deze pilot. De uitkomsten van de pilot zijn verwerkt in het door het Ministerie van Financiën uitgegeven «Referentiekader mededeling over de bedrijfsvoering». Hierin zijn bepalingen opgenomen die invulling geven aan het traject naar de mededeling over de bedrijfsvoering. In dit jaarverslag wordt een eerste mededeling over de bedrijfsvoering afgegeven. De mededeling over de bedrijfsvoering bevat ten minste het financieel en materieel beheer. VenW achtte het in 2002 al wenselijk de bedrijfsvoering te koppelen aan beleidsprioriteiten en daarover verantwoording af te leggen in dit jaarverslag. Gezien het groeitraject dat is ingezet, dekt de mededeling nog niet alle bedrijfsvoeringsprocessen af, maar wordt deze verbijzonderd naar bepaalde aspecten in de bedrijfsvoering.

Management control

Om tot een mededeling over de bedrijfsvoering te komen werkt het ministerie met een management control systeem. In dit systeem zijn verschillende stappen te onderkennen die moeten worden genomen om te komen tot een verantwoorde bedrijfsvoering. Zij maken deel uit van de begrotingscyclus en zijn als volgt ingebed.

De diensten hebben over 2002 een bedrijfsvoeringsplan opgesteld waarbij risico's zijn benoemd en geanalyseerd. De basis daarvoor lag in het opgestelde managementcontract 2002 tussen SG en DG's.

Door het prioriteren van de risico's en het treffen van passende beheersmaatregelen werd de uitvoering van de doelbereiking «in control» gehouden. Gedurende het jaar is getoetst of bijstelling van de in het bedrijfsvoeringsplan genoemde beheersmaatregelen noodzakelijk was. In de bedrijfsvoeringsverslagen is verantwoording afgelegd over de wijze waarop het management control inhoud heeft gekregen. Dit is gebeurd door het afgeven van een deelmededeling in het bedrijfsvoeringsverslag van het betreffende directoraat/inspectoraat.

Tegen deze achtergrond verklaart de minister van Verkeer en Waterstaat hierbij als volgt:

In het begrotingsjaar 2002 is op een gestructureerde wijze aandacht besteed aan de bedrijfsvoering van Verkeer en Waterstaat. Hieronder valt, uitgaande van ondermeer «de Baseline financieel en materieel beheer», ook het financieel en materieel beheer en de daartoe bijgehouden administraties. Op basis van een risicoanalyse is een systematische afweging gemaakt inzake de in te zetten instrumenten van sturing en beheersing. Een en ander heeft in het begrotingsjaar 2002 geresulteerd in doorgaans beheerste bedrijfsprocessen binnen Verkeer en Waterstaat. Daarbij zijn een aantal punten van aandacht naar voren gekomen ten aanzien waarvan de volgende acties zijn gestart:

- *De volledige betrouwbaarheid van de activa- en verplichtingenadministratie is een aandachtspunt met name met het oog op de toekomstige invoering van het Baten en Lasten Stelsel. Op onderdelen geldt een verzaamd toezicht.*
- *Onderdelen van het contractenbeheer behoeft bij een enkele dienst extra aandacht. Daartoe worden onder andere procedures aangescherpt. De Tweede Kamer is over de stand van zaken met betrekking*

tot het financieel beheer, waaronder het contractenbeheer bij de Bouw- dienst, geïnformeerd met brief FEZ/2003/51, d.d. 20 maart 2003.

- *Ondanks de ingezette structurele verbeteringen sinds medio 2001, na de instelling van de Inspectie (IVW), is het financieel beheer van IVW over geheel 2002 op een aantal punten onvoldoende gebleken. Dit heeft geresulteerd in een accountantsverklaring met beperking. De problematiek vindt voor een aanzienlijk deel zijn oorsprong vóór het ontstaan van de IVW uit de diverse dienstonderdelen van het ministerie. De verbeterpunten zijn met de IVW besproken en toegezegd is dat deze in het verlengde van het medio 2002 opgestelde Masterplan Financiële Functie zullen worden gerealiseerd. Het doel van het Masterplan is het optimaliseren en borgen van de kwaliteit van de financiële functie binnen de IVW.*

Tevens meld ik hierbij nog de volgende opmerkelijke positieve aspecten, belangrijke kwaliteitsverbeteringen en ontwikkelingen binnen de bedrijfsvoering:

- *Door het gestructureerd invoeren van de aspecten behorende bij het management control systeem, heeft het management van risico's en kansen in de planning en control cyclus een sterke impuls gekregen;*
- *Het streven naar de agentschapstatus van Rijkswaterstaat, het invoeren van het Baten en Lasten stelsel en de invoering van een departementsbreed ERP systeem, zal de nodige aanpassingen in de bedrijfsvoering tot gevolg hebben. Om een effectieve sturing en beheersing van de processen te waarborgen zal Verkeer en Waterstaat deze projecten in samenhang aansturen;*
- *Om verdere invulling te geven aan het onderscheid Beleid-Uitvoering-Inspectie, is er in 2002 een nieuwe directoraat Water opgericht. Hieruit voortvloeiend is de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgebreid met toezichtsactiviteiten op dit gebied.*
- *De beheersing van grote projecten is verder ontwikkeld. Een beheersmodel grote projecten is geïmplementeerd. Risicomanagement en audits worden daarbij actief ingezet.*
- *Verkeer en Waterstaat zal, naast de vigerende wet en regelgeving, extra aandacht geven aan het bevorderen van de ambtelijke integriteit. Er is inmiddels een actieplan integriteit opgesteld. Dit actieplan is toegesneden op de aanbevelingen van de Parlementaire Enquêtecommissie en is aansluitend op de vorig jaar gehouden scan. Tevens is invulling gegeven aan de verdere inzet en professionalisering van het auditinstrument binnen ons departement.*

DEEL C. DE JAARREKENING

8.1 De verantwoordingsstaat 2002 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in EUR 1000

		(1)			(2)			(3)=(2)-(1)		
Omschrijving		Oorspronkelijk vastgestelde begroting			Realisatie ¹			Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting		
		Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten	Verplichtingen	Uitgaven	Ontvangsten
TOTAAL			5 738 402	326 489		6 289 933	191 279		551 531	- 135 210
Beleidsartikelen										
1	Veilig goederenvervoer	13 632	17 196	8 213	35 987	25 758	8 683	22 355	8 562	470
2	Versterking netwerk goederenvervoer	7 849	15 490	0	12 386	15 852	791	4 537	362	791
3	Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	18 617	19 571	1 906	14 300	16 632	785	- 4 317	- 2 939	- 1 121
4	Duurzaam goederenvervoer	4 811	7 751	0	13 713	8 733	0	8 902	982	0
5	Veilig personenvervoer	39 373	46 861	0	71 375	74 682	212	32002	27 821	212
6	Versterking netwerk personenvervoer	18 545	23 174	0	25 740	22 676	74	7 195	- 498	74
7	Klantgerichte personenvervoermarkt	1 225 364	1 357 490	39 116	1 531 840	1 488 474	32 119	306 476	130 984	- 6 997
8	Duurzaam personenvervoer	8 588	19 297	0	18 655	20 377	0	10 067	1 080	0
9	Veilige luchtvaart	8 615	8 615	33	7 412	7 008	224	- 1 203	- 1 607	191
10	Faciliteren luchtvaartnetwerk	31 725	31 725	8 276	30 468	31 978	15 637	- 1 257	253	7 361
11	Effectief werkend luchtvaartbestel	15 663	15 663	9 690	67 362	60 006	35 298	51 699	44 343	25 608
12	Duurzame luchtvaart	52 197	77 517	41 310	95 523	107 928	37 543	43 326	30 411	- 3 767
13	Veiligheid water	5 491	5 924	0	6 626	5 350	0	1 135	- 574	0
14	Waterbeheer	21 279	20 408	2 360	31 691	27 805	943	10 412	7 397	- 1 417
15	Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	20 188	21 867	148 495	0	0	0	- 20 188	- 21 867	- 148 495
16	Weer, klimaat en seismologie	29 738	30 355	0	31 110	31 814	0	1 372	1 459	0
17	Ruimtevaart	4 538	13 793	908	21 358	12 378	1 842	16 820	- 1 415	934
18	Inspectie Verkeer en Waterstaat	72 360	72 360	24 953	88 469	80 120	13 329	16 109	7 760	- 11 624
Niet-beleidsartikelen										
19	Bijdrage aan Infrastructuurfonds	3 472 751	3 472 751	0	3 789 756	3 789 756	0	317 005	317 005	0
20	Nominaal en onvoorzien	829	829	0	0	0	0	- 829	- 829	0
21	Algemeen departement	216 711	220 794	30 282	252 537	220 936	21 865	35 826	142	- 8 417
22	Algemeen Uitvoeringsorganisatie	206 572	238 971	10 947	216 590	241 670	21 934	10 018	2 699	10 987

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1000).

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

8.2 Samenvattende verantwoordingsstaat 2002 inzake baten-lastendiensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII)

Bedragen in EUR 1000

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie ¹	Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
			Verplichtingen
TOTAAL			
Baten-lastendienst KNMI			
Totale baten	41 816	47 482	5 666
Totale lasten	42 014	48 992	6 978
Saldo van baten en lasten	- 198	- 1 510	- 1 312
Totale kapitaalontvangsten	1 543	2 034	491
Totale kapitaaluitgaven	3 535	3 543	8

¹ De bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1000).

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

9. Financiële toelichting bij de verantwoordingsstaten

9.1 Toelichting bij de beleidsartikelen

01 VEILIG GOEDERENVERVOER

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR1000)						
01 Veilig goederenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				35 987	13 632	22 355¹
Uitgaven				25 758	17 196	8 562
01.01 Programma-uitgaven				19 618	11 765	7 853
01.01.01 Interne veiligheid wegverkeer				7 565	696	6 869
Subsidies				7 565	696	6 869 ²
01.01.03 Interne veiligheid water				8 924	8 738	186
Subsidies				26	13	13 ³
Exploitatie				3 273	3 363	- 91
Bijdragen				75	425	- 350 ⁴
Investerings				5 551	4 937	614
01.01.04 Externe veiligheid				810	206	604
Subsidies				17	21	- 4
Exploitatie				792	185	607 ⁵
Communicatie				3	0	3
01.01.08 HGIS deel				404	727	- 323
Bijdragen				404	727	- 323
01.01.99 Overige programma-uitgaven				1 916	1 398	518
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties				1 916	1 398	518
01.02 Apparaatsuitgaven				6 140	5 431	709
Apparaatsuitgaven				6 140	5 431	709
01.03 Ontvangsten				8 683	8 213	470
Opleidingen NNVO				537	517	20
Ontvangsten Schelderadarketen				1 450	1 561	- 111
Ontvangsten VBS-tarief				5 760	5 173	587
Ontvangsten Scheldevaart				936	962	- 26

¹ Naar aanleiding van de positieve besluitvorming over de beleidsevaluatie «inzet bergingsvaartuig» is het contract dat afliep op 31 december 2002 met 7 jaar verlengd. Hiervoor was een extra verplichtingenkrediet noodzakelijk van € 15,1 mln. Daarnaast was voor de subsidieregeling Zichtvelden € 7 mln. verplichtingenkrediet noodzakelijk.

² In verband met het versneld invoeren van de wettelijke plicht tot het aanbrengen van een zichtveldverbeterend systeem op vrachtauto's heeft de Minister besloten om alle subsidieaanvragen in 2002 te honoreren. Het bedrijfsleven heeft vervolgens massaal een beroep gedaan op de subsidieregeling door vóór 1 januari 2003 een zichtveldverbeterend systeem aan te schaffen.

³ Door de overgang van de Koninklijke Nederlandse Reddings Maatschappij (KNRM) op telefoonaansluitingen met ISDN zijn de jaarlijkse abonnementskosten fors gestegen. Daarnaast zijn enkele nieuwe kuststations in gebruik genomen, waarvan de overheid ook de abonnementskosten vergoedt.

⁴ Het wetsvoorstel «tuchtrecht zeevarenden» is gereed. Echter, vanwege vertraging door het vallen van het kabinet is het verdere proces vertraagd. Hierdoor zijn de gereserveerde gelden in de begroting niet aangewend.

⁵ In de slipstream van de commissie Oosting en de daarna uitgezette strakkere beleidslijnen heeft VenW besloten om de coördinatierol ter zake van externe veiligheid binnen VenW bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG) te beleggen. In verband hiermee is daarvoor binnen VenW geld vrijgemaakt.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
02 Versterking netwerk goederenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				12 386	7 849	4 537¹
Uitgaven				15 852	15 490	362
02.01 Programma-uitgaven				11 690	11 001	689
<i>02.01.01 Mainports en zeehavens</i>				9 029	8 846	183
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				4 023	1 109	2 914 ²
Subsidies				5 007	7 737	- 2 730 ³
<i>02.01.02 Functioneren knooppunten</i>				0	0	0
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				0	0	0
Subsidies				0	0	0
<i>02.01.03 Kwaliteit verbindingen</i>				867	1 483	- 616
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				330	598	- 268
Subsidies				538	885	- 347
Eurovignet				0	pm	
<i>02.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				1 793	672	1 121
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties				1 793	672	1 121 ⁴
02.02 Apparaatsuitgaven				4 162	4 489	- 327
Apparaatsuitgaven				4 162	4 489	- 327
02.03 Ontvangsten				791	0	791
Bijdragen door derden PMR				791	0	791 ⁵

¹ Ten behoeve van het project PMR zijn verschillende verplichtingen aangegaan voor o.a. het contract met het Expertise Centrum, PMA-kosten en voor overige projectkosten. Daarnaast is een meerjarig toezegging van subsidie verlengd met de TU-Delft. Deze subsidie stimuleert de kwaliteit van het academisch onderwijs op het gebied van transport en logistiek.

² De extra uitgaven hebben betrekking op het Project Mainport Rotterdam (PMR). Door het sluiten van de MvO is het Rijk projecttrekker geworden en moest het Rijk deze uitgaven financieren. Een substantieel deel van de uitgaven betreft een overeenkomst met het Expertise Centrum. Bij het opstellen van de begroting 2002 waren deze ontwikkelingen nog niet bekend. Uitgaven in het kader van de doorstart PMR zijn gedekt uit bijdragen van de departementen EZ, VROM, LNV en VenW. De bijdragen van de departementen waren evenmin in de begroting opgenomen.

³ De realisatie van de betalingen van een aantal HIP-projecten is vertraagd. Dit is enerzijds veroorzaakt doordat besluitvormingsprocedures meer tijd in beslag hebben genomen dan voorzien en anderzijds doordat afrekeningen van reeds afgeronde HIP-projecten later werden ingediend dan gepland. Door de projectvertragingen komen de toegevoegde waarde en uitbreiding van werkgelegenheid in sommige gebieden, de herstructurering van enkele oude havens en het realiseren van innovatieve havens later tot stand dan was voorzien.

⁴ Een reallocatie uit diverse beleidsartikelen naar dit artikelonderdeel heeft plaats gevonden ten behoeve van het BVE-programma, om tot een juiste begrotingsbelasting te komen.

⁵ In de ontwerp-begroting waren geen ontvangsten op dit artikel voorzien. Eind 2002 is door Financiën gemeld dat het Eurovignet een positief saldo en derhalve een ontvangst genereert.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
03 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				14 300	18 617	– 4 317¹
Uitgaven				16 632	19 571	– 2 939
03.01 Programma-uitgaven				10 279	14 118	– 3 839
<i>03.01.01 Marktwerving en markttoegang</i>				2 553	2 788	– 235
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				470	179	291 ²
Subsidies				2 084	2 609	– 525
Investerings				0	0	0
Exploitatie				0	0	0
<i>03.01.02 Gezonde vervoerssectoren</i>				5 571	8 013	– 2 442
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				248	441	– 194
Subsidies				5 324	7 377	– 2 054
Exploitatie				0	195	– 195 ³
<i>03.01.03 Logistieke efficiency</i>				154	771	– 617
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				19	682	– 664 ⁴
Subsidies				136	89	47 ⁵
<i>03.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				2 000	2 546	– 546
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties				2 000	2 546	– 546
03.02 Apparaatsuitgaven				6 353	5 453	900
Apparaatsuitgaven				6 353	5 453	900
03.03 Ontvangsten				785	1 906	– 1 121
Gebruiksvergoeding spoor en stimulering Goederen-vervoer				785	1 906	– 1 121 ⁶

¹ Het verschil wordt met name veroorzaakt door lagere verplichtingen ter zake van Dieselaccorder, de door DGG getrokken projecten in het kader van LOI/SWV en de overheveling van budget ten behoeve van het project Versterken consulente functie naar het Ministerie van Economische Zaken.

² In het kader van internationale betrekkingen zijn middelen ter beschikking gesteld voor het verrichten van twee projecten in het buitenland. Het betreft onder meer Baltische Maritieme Opleidingen, Conferentie Corridorontwikkeling en Mileu St. Petersburg en Expert mission and presentation «Thailand as the gateway to the subregion».

³ Exploitatie realisatie is nihil doordat de geplande uitgaven voor het opleidingsschip middels subsidies zijn betaald.

⁴ Ongeveer de helft van het verschil wordt veroorzaakt door een overheveling naar artikel 02.01.99 ten behoeve van een reallocatie van middelen ten behoeve van het BVE-programma. Daarnaast heeft een overheveling van personele kosten van projectmedewerkers plaats gevonden ten behoeve van het project Platform Stedelijke Distributie. Verder is het project Vestiging Railned R'dam en Vormgeving Nieuwsbrief EISR niet tot betaling gekomen omdat de opdracht laat is verleend, waardoor betaling doorschuift naar 2003.

⁵ Aanvankelijk was de bevordering van het multimodale goederenvervoer geraamd als communicatie, echter uit praktische en organisatorische overwegingen is de uitvoering ondergebracht in een stichting Multimodale Coördinatie en Adviescentrum. Het bedrag is in de vorm van een subsidie beschikbaar gesteld, derhalve was een verschuiving tussen de financiële instrumenten van communicatie naar subsidie noodzakelijk.

⁶ Met ingang van 2002 wordt de gebruiksvergoeding niet meer op Hoofdstuk XII geboekt, maar omwille van de administratief-technische zuiverheid ten gunste van het Infrastructuurfonds gebracht. Tevens heeft in de loop van 2002 een vaststelling van de projectkosten van 2001 van het project LOI/PER plaatsgevonden waardoor een bedrag kon worden verrekend c.q. worden teruggevorderd.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
04 Duurzaam goederenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				13 713	4 811	8 902¹
Uitgaven				8 733	7 751	982
04.01 Programma-uitgaven				7 633	6 499	1 134
<i>04.01.01 Transportpreventie</i>				1 846	1 380	466
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				442	113	329 ²
Subsidies				1 405	1 267	138
<i>04.01.02 Stil en schoon vervoer</i>				750	680	70
Subsidies				429	159	270 ³
Exploitatie				321	521	- 200
<i>04.01.04 Verantwoord ondernemen</i>				3 756	3 698	58
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				539	856	- 318
Subsidies				3 218	2 842	376 ⁴
<i>04.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				1 282	741	541
Beleidsvoorbereidend onderzoek en evaluaties				1 282	741	541 ⁵
04.02 Apparaatsuitgaven				1 100	1 252	- 152
Overige apparaatsuitgaven				1 100	1 252	- 152
04.03 Ontvangsten				0	0	0

¹ Dit verschil wordt voornamelijk veroorzaakt door het aangaan van drie grote meerjarige verplichtingen voor Transportbesparing Agroketens, publicatie Subsidieregeling CO₂-reductieplan en een overeenkomst EVO, KNV en TLN.

² Binnen VenW zijn middelen vrijgemaakt ten behoeve van het project Transportpreventie in het kader van het NVVP.

³ Ten behoeve van het strategische programma Energiebesparing in Transport (EBIT) heeft het Ministerie van Economische zaken middelen beschikbaar gesteld.

⁴ Per 1 september 2002 is de Transport Modal Shift-regeling beëindigd. Als gevolg daarvan zijn in de kwartalen hiervoor veel meer scans uitgevoerd en meerjarenplannen gehonoreerd. Daarnaast is bij de NOVEM aangedrongen om tot een afwikkeling van de programma's uit de jaren 1997 t/m 2001 te komen. Dit alles heeft tot aanzienlijk meer uitgaven geleid dan was voorzien voor de programmasubsidie TMS.

⁵ Voor de implementatie van de Europese HOI-richtlijn was het noodzakelijk om een pilot project in de haven van Amsterdam te organiseren. Tijdens deze pilot konden schepen gratis hun afval afgeven bij de inzamelaars. Op grond van deze gegevens kan VenW een inschatting maken over de hoeveelheden afval die jaarlijks zullen worden afgegeven in de Amsterdamse haven. Deze gegevens zijn noodzakelijk om tarieven te kunnen vaststellen die de schepen moeten betalen, zodra de richtlijn van kracht is.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
05 Veilig personenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				71 375	39 373	32 002¹
Uitgaven				74 682	46 861	27 821
05.01 Programma-uitgaven				72 441	44 888	27 553
<i>05.01.01 Reductie verkeersslachtoffers weg</i>				47 644	23 682	23 962
Subsidies				19 271	15 891	3 380 ²
Bijdragen aan lagere overheden				28 374	7 791	20 583 ³
<i>05.01.02 Reductie verkeersslachtoffers spoor</i>				0	0	0
<i>05.01.03 Verbeteren sociale veiligheid OV</i>				24 271	21 077	3 194
Bijdragen aan lagere overheden				24 271	21 077	3 194 ⁴
<i>05.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				526	129	397
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie				526	129	397 ⁵
05.02 Apparaatsuitgaven				2 241	1 973	268
<i>05.02.01 Overige apparaatsuitgaven</i>				2 241	1 973	268
05.03 Ontvangsten				212	0	212⁶

¹ Het verschil is grotendeels een gevolg van het méérjarig aangaan van de subsidieverplichting ten behoeve van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

² Het gaat hier om niet in de begroting 2002 voorziene hogere uitgaven voor Publiekscampagnes en het CBR.

³ Voor de uitvoering van het Interim-besluit Duurzaam Veilig zijn de op artikel 01.03 in het Infrastructuurfonds gereserveerde gelden overgeheveld naar artikel 05 (Veilig personenvervoer), waar de verantwoording van deze gelden plaatsvindt. De regionale partners zullen die gelden gebruiken voor verkeersveiligheidsuitgaven, wat inhoudt dat ook uitgaven worden gedaan aan niet-infrastructuur. Dergelijke uitgaven kunnen op grond van de Wet Infrastructuurfonds niet ten laste van het fonds komen.

⁴ Bij Voorjaarsnota is € 9 mln extra beschikbaar gesteld voor verbetering van de Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer. Door vertraging in de besluitvorming over het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer zijn deze gelden niet geheel besteed.

⁵ Het betreft hier niet geraamde gelden voor de ontwikkeling van accu's ten behoeve van HOV Eindhoven.

⁶ De ontvangsten vloeien voort uit afrekeningen over voorgaande jaren van voorschotten voor uitgaven Sociale veiligheid Openbaar Vervoer met de vervoerbedrijven Connexxion, Hermes en HTM.

06 VERSTERKING NETWERK PERSONENVERVOER

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
06 Versterking netwerk personenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				25 740	18 545	7 195¹
Uitgaven				22 676	23 174	– 498
06.01 Programma-uitgaven				18 122	19 265	– 1 144
<i>06.01.02 Gebruiker betaalt</i>				0	0	0
<i>06.01.03 Bewuste vervoerswijzekeuze</i>				15 716	16 823	– 1 108
Subsidie				6 508	7 753	– 1 246
Bijdrage aan lagere overheden				9 208	9 070	138
Bijdrage stim. gedeeld autogebruik						
<i>06.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>				2 406	2 442	– 36
Beleidsvoorbereiding en evaluatie				2 406	2 442	– 36
Communicatie en draagvlak				0	0	0
06.02 Apparaatsuitgaven				4 555	3 909	646
Apparaatsuitgaven				4 555	3 909	646
06.03 Ontvangsten				74	0	74

¹ Het verschil wordt veroorzaakt door het aangaan van méérjarige verplichtingen voor «Ketenmobiliteit» en «Korte ritten».

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
07 Klantgerichte personenvervoermarkt				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				1 531 840	1 225 364	306 476¹
Uitgaven				1 488 474	1 357 490	130 985
07.01 Programma-uitgaven				1 485 263	1 355 481	129 782
<i>07.01.01 Spoorvervoer</i>				185 188	145 096	40 092
Exploitatie				185 188	145 096	40 092 ²
BTW						
<i>07.01.02 Regionaal Openbaar Vervoer</i>				1 296 988	1 207 621	89 367
Bijdragen aan internationale organisaties				39	47	- 9
Bijdragen aan lagere overheden				1 294 462	1 206 439	88 023
Exploitatie				2 488	1 134	1 354 ³
<i>07.01.03 Taxi</i>				517	0	517
Communicatie, haalbaarheid en draagvlak				517	0	517 ⁴
<i>07.01.99 Algemene programma-uitgaven</i>				2 571	2 764	- 193
Beleidsvoorbereiding en -evaluatie				2 535	2 759	- 224
Voorlichting				36	5	31 ⁵
07.02 Apparaatsuitgaven				3 212	2009	1 203
Overige personeelsuitgaven DGP				3 212	2009	1 203 ⁶
07.03 Ontvangsten				32 119	39 116	- 6 997
Overige ontvangsten DGP				1 119	545	574 ⁷
Dividenden NS en VSN				31 000	38 571	- 7 571 ⁸

¹ Het verplichtingentekort wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het aangaan van de méérjarige verplichting als gevolg van de overeenkomst over onderhoud en beheer voor Randstadrail. Voorts zijn verplichtingen aangegaan voor BTW en voor loon- en prijsbijstelling,

² Het verschil ten opzichte van de begroting wordt verklaard door toevoeging van loon- en prijscompensatie, gebruikvergoeding spoor contract-sector en compensatie BTW.

³ Het betreft hier het WROOV (opbrengstverdelingssysteem vervoeropbrengsten), waarvan de noodzaak bleek dit versneld te actualiseren.

⁴ De uitgaven voor taxi liggen voornamelijk op het gebied van communicatie en draagvlakvergroting.

⁵ Hier gaat om een in absolute zin te verwaarlozen bedrag aan meeruitgaven voor voorlichting.

⁶ De afwijking kan worden verklaard door een verbeterd inzicht in de berekening van personele kosten.

⁷ De hogere ontvangsten zijn ontstaan door afrekeningen voor spitsdiensten met stadsregio Rotterdam.

⁸ VSN heeft in 2001 verlies geleden waardoor geen dividend over 2001 is uitgekeerd.

08 DUURZAAM PERSONENVERVOER

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
08 Duurzaam personenvervoer				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				18 655	8 588	10 067¹
Uitgaven				20 377	19 297	1 080
08.01 Programma-uitgaven				18 755	17 912	843
08.01.01 Luchtkwaliteit				9 249	7 867	1 382
Subsidies				9 249	7 867	1 382
08.01.02 Geluid				0	0	0
08.01.03 Ontsnippering (incl. Bodemsanering)				9 076	9 076	0
Subsidies				9 076	9 076	0
08.01.99 Overige programma-uitgaven (o.a. onderzoek)				430	969	- 539
Subsidies				430	969	- 539 ²
08.02 Apparaatsuitgaven				1 623	1 385	238
08.03 Ontvangsten				0	0	0

¹ Het verplichtingentekort is ontstaan door het aangaan van méérjarige verplichtingen met NOVEM, MOVE en Projectbureau CO₂ voor de uitvoering van diverse projecten en subsidieregelingen in het kader van de verbetering van milieu-omstandigheden.

² Het overschot is het gevolg van het feit dat de voortgang van het onderzoek is achtergebleven bij de verwachtingen.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
09 Veilige luchtvaart				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				7 412	8 615	– 1 203¹
Uitgaven				7 008	8 615	– 1 606
09.01 Programma-uitgaven				5 557	4 923	634
<i>09.01.01 Intern veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>				603	550	53
Bijdragen internationale organisaties				603	550	53
<i>09.01.02 Externe veiligheidsniveau civiele luchtvaart</i>				3 766	2 293	1 473
Bijdragen internationale organisaties (o.a. ECAC)				3 766	2 293	1 473 ²
<i>09.01.08 HGIS programma uitgaven</i>				1 005	795	210
Bijdragen aan internationale organisaties (ICAO)				1 005	795	210 ³
<i>09.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				184	1 285	– 1 101
Anticiperend onderzoek				184	1 285	– 1 101 ⁴
09.02 Apparaatsuitgaven				1 452	3 692	– 2 240
<i>Overige apparaatsuitgaven</i>				1 452	3 692	– 2 240 ⁵
09.03 Ontvangsten				224	33	191⁶

¹ De lagere verplichtingen realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door herprioritering als gevolg van de uitvoering van het Strategisch Akkoord.

² De hogere uitgaven worden veroorzaakt door de aankoop van woningen in de externe veiligheidszone (EV-zone).

³ Het betreffen hier uitgaven aan ICAO die uit de HGIS-middelen worden gefinancierd. Bij de Voorjaarsnota zijn de beschikbare middelen structureel verhoogd, mede door de stijging van de dollar.

⁴ De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door herprioritering als gevolg van de uitvoering van het Strategisch Akkoord. Voorts is een aantal projecten later opgestart waardoor de kas versus verplichtingen een verschil in uitputting geeft. Dit betreft in het bijzonder de Nota Veilige Luchtvaart.

⁵ Op dit artikelonderdeel is destijds de totale RLD correctie van het prijsverschil begrotingssterkte «geparkeerd». Deze prijscorrectie is deels voor DGL en deels voor de IVW-Divisie Luchtvaart bestemd. Bij Voorjaarsnota is deze prijscorrectie over de desbetreffende artikelen verdeeld.

⁶ De meerontvangsten zijn het gevolg van de ontvangen inkomsten van medewerkers die op IF-basis elders werkzaam zijn.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
10 Faciliteren luchtvaartnetwerk				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				30 468	31 725	– 1 257
Uitgaven				31 978	31 725	254
10.01 Programma-uitgaven				30 320	29 528	793
10.01.01 Beschikbaarheid luchthavencapaciteit				447	3 663	– 3 217
Investeren kostenconvenant				447	3 663	– 3 217 ¹
10.01.02 Beschikbaarheid luchtruimcapaciteit				25 392	19 005	6 387
Subsidies				25 392	19 005	6 387 ²
10.01.99 Overige programma-uitgaven				4 482	6 859	– 2 377
Anticiperend onderzoek				4 440	6 761	– 2 321 ³
Beleidsvoorbereiding en evaluatie				42	98	– 56 ⁴
10.02 Apparaatsuitgaven				1 659	2 197	– 539
10.03 Ontvangsten				15 637	8 276	7 361⁵

^{1–3} De afwijkingen ten opzichte van de begroting zijn met name het gevolg van enkele correctie boekingen binnen dit artikel van zowel een deel van de reguliere subsidie aan het NLR als de bijdrage van VROM aan ONL. Deze zijn in de conversie naar de VBTB begroting foutief geconverteerd. Voorts is opgenomen het V&W aandeel in een aanvullende bijdrage aan het NLR ten behoeve van pensioenproblematiek, die door drie departementen (V&W, EZ en Defensie) is uitgekeerd

⁴ Beperkte aanbesteding van onderzoek in verband met wijzigen prioriteitsstelling en reorganisatie. Betreft kennisproject.

⁵ Dit betreffen hogere ontvangsten van Eurocontrol, de terugbetaling uit doorberekeningen van salariskosten van medewerkers die op IF-basis elders werkzaam zijn, bijdragen van de sector en het Ministerie van Economische Zaken in het project Flyland en als laatste ontvangsten uit de premieheffing voor de molestdekking van luchtvaartmaatschappijen en andere luchtvaartgerelateerde bedrijven voor aansprakelijkheidschade jegens derden en voor de premieheffing voor de dekking van het terrorismerisico in de brandverzekering van Schiphol. De overheidsdekking voor molestdekking, die noodzakelijk werd door het wegvallen van de commerciële verzekeringsmarkt na de terroristische aanslagen van 11 september 2001 in de VS, is beëindigd per 31 oktober 2002. Dit is in lijn met de afspraken die hierover in EU-kader zijn gemaakt. De overheidsdekking voor terrorismerisico in de brandverzekering van Schiphol is in eerste instantie gesloten voor de periode 17 september 2002 tot 17 december 2002. Daarna is de regeling twee keer verlengd, eerst tot 17 februari 2003. De Staat kan in tijden van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden optreden als verzekeraar van door Nederlandse exploitanten van schepen en luchtvaartuigen te lopen risico's. Tevens kan de Staat optreden als herverzekeraar van deze risico's. In dit kader is in overleg met het Ministerie van Financiën een garantie verstrekt aan de NV Luchthaven Schiphol voor de dekking van het terrorismerisico in de brandverzekering als gevolg van de terroristische aanslagen van 11 september 2001.

De garantieovereenkomst heeft een tijdelijk karakter en is vanaf 17 september 2002 voor drie maanden afgesloten. De overeenkomst is daarna verlengd tot 17 februari 2003.

Uitgangspunt voor de overheid is dat gestreefd moet worden naar een zo spoedig mogelijke terugkeer naar de «normale» verzekeringsmarkt en dus zo snel mogelijke beëindiging van de dekking door de Staat. Om deze reden is aan de NV Luchthaven Schiphol aangegeven dat een eventuele verdere verlening na 17 februari 2003 mogelijk gepaard zal gaan met een verhoging van de door Schiphol aan de Staat te betalen premie mede afhankelijk van Europese ontwikkelingen.

11 EFFECTIEF WERKEND LUCHTVAARTBESTEL

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
11 Effectief werkend luchtvaartbestel				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				67 362	15 663	51 699¹
Uitgaven				60 006	15 663	44 343
11.01 Programma-uitgaven				58 176	13 935	44 241
11.01.01 Aansluiting mondiale luchtvaartnetwerk				422	595	- 174
Exploitatie				422	595	- 174
11.01.02 Decentralisatie reg/kl luchthavenst				56 787	12 413	44 374
Investerings (ontwikkeling infrastructuur en afbouw RKL)				56 787	12 413	44 374 ²
11.01.99 Overige programma-uitgaven				967	927	40
Beleidsvoorbereiding en evaluatie				967	927	40
11.02 Apparaatsuitgaven				1 831	1 728	103
Overige apparaatsuitgaven				1 831	1 728	103
11.03 Ontvangsten				35 298	9 690	25 608
Dividend KLM/AAS				35 298	9 690	25 608 ³

¹ De hogere verplichtingenrealisatie wordt met name veroorzaakt door het versneld afkopen van de financiële relaties met de luchthaven Maastricht en de dekking van de inkomstenderving van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

² De uitgaven ten behoeve van de decentralisatie van regionale en kleine luchthavens zijn aanzienlijk hoger uitgevallen. Dit wordt met name veroorzaakt door het versneld afkopen van de financiële relaties met de luchthaven Maastricht (ruim € 20 mln.). Voorts is naar aanleiding van de door de LVNL ingediende begroting en de bijbehorende tariefvoorstellen voor het jaar 2002 besloten de begroting goed te keuren doch de bijbehorende tariefvoorstellen (deels tijdelijk) te bevriezen op het niveau van het jaar 2001. Met dit besluit is een belangrijke tijdelijke lastenverlichting geboden aan de luchtvaartgebruikers. Het besluit werd genomen in het licht van de crisis die de luchtvaartsector doormaakte en paste in de lijn die internationaal werd ingezet. De financiële consequenties voor de bedrijfsvoering van de LVNL zijn omvangrijk, mede gelet op het fors achterblijven van het verkeersaanbod na de 11 september-gebeurtenissen. LVNL dient immers haar jaarlijkse exploitatiekosten volledig te dekken uit de tarieven met verrekening van overschotten en tekorten krachtens de richtlijnen inzake tariefstelling. Gelet op de verwachting dat het verkeer op korte termijn niet substantieel zou aantrekken en LVNL haar bedrijfsvoering en investeringspolitiek mede diende af te stemmen op het handhaven van de mainportdoelstelling, ontstond een tekort dat LVNL niet op eigen kracht kon dekken zonder extreme tariefstijgingen. LVNL is derhalve onder voorwaarden van een inspanningsverplichting tot kostenreducties toegezegd, eenmalig tegemoet te komen voor het jaar 2002 door voor de genoemde inkomstenderving een eenmalige garantstelling af te geven. Als voorschot is LVNL inmiddels een bedrag van € 13,9 mln. verstrekt op basis van een extern onafhankelijk advies terzake. Definitieve vaststelling vindt plaats onder de accountantscontrole in 2003. Het restant houdt met name verband met de niet in de begroting geraamde uitbetaling van schadevergoedingen in het kader van de passende regeling Maastricht (gemeente Meerssen) van € 9 mln.

³ De dividenduitkeringen van Schiphol en de KLM zijn respectievelijk € 8,2 mln. en € 17,3 mln. hoger dan begroot als gevolg van de in 2002 afgesproken verhoging van het uitkeringspercentage.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
12 Duurzame luchtvaart				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				95 523	52 197	43 326¹
Uitgaven				107 928	77 517	30 411
12.01 Programma-uitgaven				106 926	76 087	30 839
12.01.02 Beperken geluidshinder luchtvaart				106 010	75 245	30 765
Investeren geluidswerende maatregelen				106 010	75 245	30 765 ²
12.01.99 Overige programma-uitgaven (o.a. onderzoek)				916	842	74
Subsidies				916	842	74
12.02 Apparaatsuitgaven				1 002	1 430	- 428
Overige apparaatsuitgaven				1 002	1 430	- 428
12.03 Ontvangsten				37 543	41 310	- 3 767
- Ontvangsten NVLS fase 1 SPL				9 286	7 896	1 390 ³
- Ontvangsten NVLS fase 2 SPL				25 349	33 035	- 7 686 ⁴
- Ontvangsten regionale luchthavens				343	354	- 11
- Overige ontvangsten				2 565	25	2 540 ⁵

¹⁻³ De van Schiphol ontvangen afdrachten geluidsheffingen voor GIS-1 (€ 9 mln.) zijn hoger dan aanvankelijk begroot. Doordat deze door DGL (onder aftrek van € 2,2 mln. in verband met de terugbetaling van de lening stichting GIS (SGIS) aan DGL) doorgesluisd worden naar SGIS, zijn ook de uitgaven hoger dan aanvankelijk begroot. Verder zijn de gedane uitgaven in 2002 (€ 0,4 mln.) voor de klachtafhandeling GIS-1 ook hoger dan aanvankelijk begroot. Deze komen in 2003 overigens weer als ontvangsten terug van de SGIS.

Voorts is via de eerste suppletore begroting over 2002 de kas- en verplichtingenraming ten behoeve van het GIS-2 bijgesteld. De terugbetaling hiervan aan het FES van deze voorgefinancierde extra isolatiekosten Schiphol (in relatie tot de openstelling van de vijfde baan) vindt plaats in 2008 tot en met 2012, parallel aan de in die periode te ontvangen heffingen op de luchtvaartsector voortvloeiende uit de wettelijk te regelen verlenging van de huidige, tot en met 2007 lopende heffingen.

⁴ De raming in de ontwerpbegroting 2002 is structureel te hoog. Ten onrechte is bij de raming voor de begroting 2001 de maandelijkse geluidsheffingsafdracht van AAS geheel aan GIS-2 toegerekend, terwijl een gedeelte van deze afdracht bestaat uit de bijdrage aan GIS-1. Het te hoog geraamde bedrag bedraagt € 6,171 mln. Tijdens de begrotingsvoorbereiding is besloten de raming niet aan te passen, maar dit te dekken door het doorvoeren van een tariefsverhoging van circa 10%. Dit is echter pas mogelijk na een wetswijziging van artikel 77 van de luchtvaartwet, waarvan het effect als gevolg van het lange wetswijzigingstraject pas zal optreden in 2004/2005. De realisatie 2002 voor GIS-2 is € 25,349 mln. Dit resulteert in een lagere ontvangst van € 7,686 mln. welke dus voor € 6,171 mln. verklaard kan worden door het bovenstaande. Oorzaak van het resterende verschil van € 1,515 mln. is deels het lagere aantal starts en landingen in 2002 ten opzichte van 2001 en deels in verband met de afwikkeling van een dispuut tussen AAS en Polar Air Cargo inzake een te hoge tariefsindeling die geresulteerd heeft in een terugbetaling aan Polar Air Cargo van € 0,58 mln.

⁵ Voor het overgrote deel zijn deze ontvangsten afkomstig uit bijdragen van derden in de uitgaven voor isolatiewerkzaamheden, die in het kader van het GIS-2 worden uitgevoerd.

13 VEILIGHEID WATER

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
13 Veiligheid water				Realisatie	Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				6 626	5 491	1 135
Uitgaven				5 350	5 924	- 574
13.01 Programma-uitgaven				3 727	5 114	- 1 387
<i>13.01.99 Beleidsvoorbereiding en -evaluatie</i>				3 727	5 114	- 1 387
13.02 Apparaatsuitgaven				1 623	810	813¹
13.03 Ontvangsten				0	0	0

¹ Het gaat hoofdzakelijk om de toevoeging van budget in 2002 voor de vorming van DGW en vanwege de ontvlechting met de Rijkswaterstaat. Daarnaast gaat het om de toevoeging van looncompensatie.

14 WATERBEHEER

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
14 Waterbeheer				Realisatie	Begroting	Vershil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				31 691	21 279	10 412¹
Uitgaven				27 805	20 408	7 397
14.01 Programma-uitgaven				24 342	17 839	6 503
<i>14.01.08 HGIS Partners voor Water</i>				3 176	0	3 176 ²
<i>14.01.99 Beleidsvoorbereiding en -evaluatie</i>				21 166	17 839	3 327 ¹
14.02 Apparaatsuitgaven				3 464	2 569	895
14.03 Ontvangsten				943	2 360	- 1 417³

¹ Deze mutaties worden voornamelijk verklaard door het definitief toedelen van een tijdelijk in de begroting 2000 op dit artikel geparkeerde onderzoekstaakstelling, ten laste van de Infrastructuurfondsartikelen 02.01 en 02.02.

² In 2002 is als gevolg van de instelling van het Directoraat-generaal Water en de hieruit voortvloeiende boedelscheiding tussen RWS en DG Water het programma Partners voor Water (HGIS) overgeboekt vanuit artikel 22 naar artikel 14.01. Dit verklaart met name de hogere realisaties.

³ De ontvangsten met betrekking tot anticiperend onderzoek RWS zijn overgeboekt naar artikel 22.

15 EFFECTIEVE TELECOMMUNICATIE- EN POSTMARKT

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				0	20 188	– 20 188
Uitgaven				0	21 867	– 21 867
15.01 Programma-uitgaven				0	16 364	– 16 364
<i>15.01.01 Infrastructuur en diensten</i>				0	9 303	– 9 303
Bijdrage internat. Organisaties				0	227	– 227
Demonstraties/pilots				0	9 076	– 9 076
<i>15.01.03 Optimale marktcondities</i>				0	1 429	– 1 429
Bijdrage aan OPTA				0	1 429	– 1 429
<i>15.01.08 Deel HGIS</i>				0	2 037	– 2 037
<i>15.01.99 Overige programma-uitgaven</i>				0	3 595	– 3 595
Beleidsvoorbereiding & evaluaties				0	3 595	– 3 595
15.02 Apparaatsuitgaven				0	5 503	– 5 503
15.03 Ontvangsten				0	148 495	– 148 495
Personeel en materieel				0	406	– 406
Ontvangsten RDR/divisie Telecom				0	17	– 17
Ontvangsten OPTA				0	163	– 163
Ontvangsten KPN en TPG				0	147 909	– 147 909

16 WEER, KLIMAAT EN SEISMOLOGIE

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
16 Weer, klimaat en seismologie	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen		27 817	36 203	31 110	29 738	1 372
Uitgaven		33 857	35 408	31 814	30 355	1 460
16.01 Programma-uitgaven		671	748	779	1 940	- 1 162
16.01.01 Algemene weersverwachting		55	55	53	1 862	- 1 809
Contributies		55	55	53	1 862	- 1 809 ¹
16.01.08 deel HGIS		616	693	726	78	648 ²
16.02 Apparaatsuitgaven		33 186	34 660	31 035	28 414	2 621
Bijdrage aan het agentschap KNMI		33 186	34 660	31 035	28 414	2 621
16.03 Ontvangsten		13	0	0	0	0

¹⁻² In de begroting is onder 16.01.01 ten onrechte het deel HGIS (16.01.08) alsmede de loon- en prijsbijstelling 2001 van het agentschap KNMI opgenomen. Dit is in de tweede suppletore begroting over 2002 gecorrigeerd.

17 RUIMTEVAART

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
17 Ruimtevaart	Realisatie				Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen	21 010	11 199	25 927	21 358	4 538	16 820¹
Uitgaven	18 378	13 786	13 915	12 379	13 793	- 1 414
17.01 Programma-uitgaven	18 378	13 786	13 915	12 379	13 793	1 414
17.01.01 (Inter)nationale ruimtevaartprogramma's	18 378	13 786	13 915	12 379	13 793	- 1 414
Contributies	18 378	13 786	13 915	12 379	13 793	- 1 414
17.02 Apparaatsuitgaven	0	0	0	0	0	0
17.03 Ontvangsten	953	545	3 187	1 842	908	934
Afrekening budgetoverschotten	953	545	3 187	1 842	908	934 ²

¹ Voor Galileo is een verplichting vastgelegd van ca. € 5 mln. De verplichtingen ten behoeve van het GO-2 zijn verhoogd met ruim € 9 mln. De toegenomen verplichtingen voor het GO-2 is het gevolg van de overboeking van de bijdragen van de ministeries EZ, LNV, OCW en VROM. Per saldo zijn de overige programma's ca. € 1,4 mln. duurder geworden.

² Door vertragingen in de programma's van Eumetsat zijn in 2000 en 2001 grotere budget overschotten ontstaan dan verwacht. In het jaar 2002 was een overschot geraamd van ca. € 0,9 mln. De realisatie is uitgekomen op ruim € 1,8 mln., hetgeen eveneens het gevolg is door vertraging.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)						
18 Inspectie Verkeer en Waterstaat				Realisatie	Begroting	Verschil
	1999	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen				88 469	72 360	16 109¹
Uitgaven				80 120	72 360	7 760
18.01 Programma-uitgaven				6 470	9 996	- 3 526
18.01.01 Vervoer				1 311	1 293	18
Inspectie				1 311	1 293	18
Financiële stimulering				0	0	0
18.01.02 Luchtvaart				2 303	4 423	- 2 120
Inspectie				2 303	4 423	- 2 120
18.01.03 Scheepvaart				532	299	233
Inspectie				532	299	233 ²
18.01.04 Telecom				0	3 678	- 3 678
Inspectie				0	3 678	- 3 678 ³
18.01.99 Overige programma uitgaven				2 324	303	2 021 ⁴
18.02 Apparaatsuitgaven				73 651	62 364	11 287⁵
18.03 Ontvangsten				13 329	24 953	- 11 624
Inspectie				12 242	15 877	- 3 636 ⁶
Financiële stimulering				1 088	9 076	- 7 989 ⁷

¹ De verplichtingenoverschrijding op artikel 18 is deels te verklaren door de bij de punten 4 en 5 opgenomen toelichtingen. Daarnaast was er sprake van overlopende verplichtingen uit het jaar 2001.

² Door veel meer inzet inzake de ontwikkeling van geautomatiseerde systemen voor het primaire proces is meer uitgegeven dan geraamd.

³ Bij de kabinetsformatie in 2002 werd de overdracht van de divisie Telecom, inclusief de bijbehorende budgetten aan het Ministerie van Economische Zaken geregeld.

⁴ In 2002 zijn aan deze operationele doelstelling gelden toegevoegd voor het invoeren van de huisstijl voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat en voor de verdere vormgeving van een adequate en moderne Inspectie Verkeer en Waterstaat.

⁵ De overschrijding op de apparaatsuitgaven heeft o.a. betrekking op de:

- invoering van de digitale tachograaf;
- oprichtingskosten van de divisie Water en Rail;
- intensivering van het taxibeleid;
- toevoeging van looncompensatie.

⁶ Met name de ontvangsten van de divisie Luchtvaart zijn minder dan geraamd. Dit vindt deels zijn oorzaak in te late facturering.

⁷ De financiële stimulering betreft ontvangsten uit hoofde opgelegde boetes aan de binnenvaartsector op basis van een EG-verordening. Hierin is bepaald dat de geïnde ontvangsten wederom aan de sector ten goede dienen te komen. Op dit moment wordt door de EU-lidstaten gesproken over de bestemming van het bedrag. In de begroting zijn hiervoor vanaf 2003 gelden gereserveerd.

De ramingen 2002 voor de oud voor nieuw regeling zijn wijken sterk af van de realisatie. De afwijkingen worden veroorzaakt door foutieve ramingen inzake de op te leggen vorderingen, juridische problemen rond de inbaarheid van opgelegde vorderingen, de mogelijkheid om een opgelegde vordering niet te betalen maar in natura te voldoen, dus door direct bij te dragen aan de doelstelling van de regeling en niet via een financiële prikkel.

9.2 Toelichting bij de niet-beleidsartikelen

19 BIJDRAGE AAN INFRASTRUCTUURFONDS

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)					
19 Bijdrage aan IF	Realisatie			Begroting	Verschil
	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen			3 789 756	3 472 751	317 005¹
Uitgaven			3 789 756	3 472 751	317 005
19.01 Programma-uitgaven			3 789 756	3 472 751	317 005 ¹
19.02 Apparaatsuitgaven			0	0	0
19.03 Ontvangsten				0	0

¹ Op dit bijdrageartikel worden de mutaties verantwoord voor infrastructuur op het gebied van verkeer en vervoer, die om begrotingstechnische redenen via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) moeten lopen. Het grootste deel van de opgenomen saldomutatie bestaat uit een toevoeging uit de aanvullende post van het Ministerie van Financiën ter compensatie van de werkelijk betaalde BTW.

20 NOMINAAL EN ONVOORZIEN

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)					
20 Nominaal en onvoorzien	Realisatie			Begroting	Verschil
	2000	2001	2002	2002	2002
Verplichtingen			0	829	- 829¹
Uitgaven			0	829	- 829
Loonbijstelling			0	0	0
Prijsbijstelling			0	0	0
Onvoorzien			0	829	- 829 ¹

¹ Het in de begroting geraamde bedrag is in 2002 binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) ingezet voor niet voorziene uitgaven.

21 ALGEMEEN DEPARTEMENT

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)					
21 Algemeen departement			Realisatie	Begroting	Verschil
			2000	2001	2002
Verplichtingen			252 537	216 711	35 826 ¹
Uitgaven			220 936	220 794	142
21.01 Programma-uitgaven			61 676	60 418	1 258
21.01.01 Voorlichting			8 560	2 863	5 697 ²
21.01.02 Externe oriëntatie			1 238	1 651	– 414
21.01.03 Departementaal onderzoek en ontwikkeling			2 316	6 611	– 4 295 ³
21.01.04 Internationale Zaken			2 979	3 128	– 150
21.01.05 Bijdragen derden			20 870	22 556	– 1 686 ⁴
21.01.06 Generieke informatiesystemen			21 979	20 880	1 099
21.01.10 Regeringsvliegtuig			3 736	2 729	1 007 ⁵
21.02 Apparaatsuitgaven			159 260	160 376	– 1 116
Departementale uitgaven en ontvangsten					
21.02.01 Strategisch beleids-, planning en controltaken			28 798	22 611	6 187 ⁶
21.02.02 Departementale en facilitaire taken			105 822	110 620	– 4 799 ⁷
Algemene uitgaven en ontvangsten van de departements-onderdelen					
21.02.03 Personeel en materieel DGP			8 981	9 547	– 567
21.02.04 Personeel en materieel DGL			4 136	1 931	2 205 ⁸
21.02.05 Personeel en materieel DGG			8 339	10 051	– 1 713
21.02.06 Personeel en materieel DGTP			0	5 616	– 5 616 ⁹
21.02.07 Personeel en materieel DGW			3 187	0	3 187 ¹⁰
21.03 Ontvangsten			21 865	30 282	– 8 417
21.03.01 Ontvangsten DGP			770	279	491 ¹¹
21.03.02 Ontvangsten DGL			1 391	968	423 ¹²
21.03.03 Ontvangsten DGG			496	398	98
21.03.04 Overige ontvangsten			2 939	2 772	167
21.03.05 Bijdrage FES			16 265	25 865	– 9 600 ¹³
21.03.06 Ontvangsten DGW			3	0	3

¹ De hogere verplichtingenrealisatie heeft voornamelijk betrekking op:

- in 2002 gesloten contracten t.b.v. de vervanging van FAIS en andere contracten ten behoeve van beheer en onderhoud van bedrijfsvoerings-systemen van Verkeer en Waterstaat;
- de aanschaf meubilair en andere contracten (bijv. schoonmaak) voor de exploitatie van de panden van de Bestuurskern.

² Ten behoeve van het versterken en afstemmen van de identiteit en het imago van het Ministerie van VenW is de campagne «Arbeidsmarkt-communicatie» uitgevoerd. Tevens is een belangrijk deel van de uitgaven te verklaren door de voorlichting over het verkeers- en vervoerbeleid van Nederland.

³ De beschikbare middelen voor het NVVP zijn door de vertraging van dit programma niet aangewend in 2002. Verder zijn diverse incidentele onderzoeksbudgetten op het gebied van organisatie en informatie niet volledig uitgeput.

⁴ Het verschil wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door vertraging van uit te voeren programma's door de Stichting Connex.

⁵ Per 2002 is een gemiddelde tariefsverhoging door de Ministerraad geaccordeerd van circa 45% (variabele en vaste kosten). Daarnaast is er meer gebruik gemaakt van het regeringsvliegtuig. De tariefsverhoging is slechts te dele in de gebruiksprijs verwerkt. Verder is de naheffing van de BTW over 2001 pas in 2002 betaald.

⁶ Een belangrijk deel van het verschil tussen de begroting en de realisatie wordt veroorzaakt door de overdracht van de juridische functie van de onder VenW ressorterende diensten naar de Hoofddirectie Juridische Zaken. De oprichting van de Directie Besturing en Strategie, waar ondermeer een belangrijk deel van de directies Bureau SG en Strategie en Coördinatie in zijn ondergebracht, heeft voorts geleid tot additionele uitgaven.

⁷ De vertraging van de bouwkundige oplevering van het pand aan de Koningskade is de belangrijkste oorzaak van de lagere uitputting op dit artikelonderdeel. Anderzijds zijn de kosten ter voorbereiding van de oprichting van de Shared Service Organisatie, waarin de bestuursneutrale taken in 2003 belegd gaan worden, € 0,3 mln. hoger uitgevallen dan was voorzien.

- ⁸ De prijscorrectie die op dit artikelonderdeel van toepassing is (zie ook artikel 09.02), is bij Voorjaarsnota toegedeeld. Daarnaast worden de meer-uitgaven veroorzaakt door uitgaven van IF-medewerkers die uit de hogere ontvangsten (artikel 21.03.02) worden gecompenseerd.
- ⁹ Overeenkomstig de in het Strategisch Akkoord opgenomen overdracht van het Directoraat Generaal Telecommunicatie en Post (DGTP) naar het Ministerie van Economische Zaken, zijn de beschikbare uitgavenbudgetten overgeboekt naar de begroting van het Ministerie van Economische Zaken.
- ¹⁰ Bij het totstandkomen van de begroting 2002 was nog geen bedrag opgenomen voor DG-Water; deze zijn medio 2002 aan dit artikel toegevoegd.
- ¹¹ De hogere ontvangsten zijn afkomstig uit bijdragen van derden in de kosten van onder andere informatie en communicatie technologie.
- ¹² In 2002 is een tariefsverhoging voor het regeringsvliegtuig doorgevoerd, waarmee in de begroting nog geen rekening is gehouden. Daarnaast hebben er ontvangsten plaatsgevonden van IF-medewerkers die elders werkzaam zijn en waarvan de loonkosten (deels) worden doorberekend.
- ¹³ In verband met de overdracht van DGTP naar het Ministerie van Economische Zaken is de FES-bijdrage 2002 van ruim € 9 mln. voor Kenniswijk overgeheveld.

Overzicht van budgettaire gevolgen van beleid (in EUR 1000)					
22 Algemeen uitvoeringsorganisatie			Realisatie	Begroting	Verschil
			2000	2001	2002
Verplichtingen			216 590	206 572	10 018
Uitgaven			241 670	238 971	2 699
22.01 Programma-uitgaven			80 911	85 323	- 4 412
22.01.01 Exploitatiebijdragen			21 467	28 580	- 7 114 ¹
22.01.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie			18 949	20 358	1 409
22.01.03 Anticiperend onderzoek			24 132	27 320	- 3 189 ²
22.01.04 Leenovereenkomst Infra N-11			8 985	0	8 985 ³
22.01.08 (HGIS) Partners voor water			7 379	9 065	- 1 686 ⁴
22.02 Apparaatsuitgaven			160 760	153 648	7 112
22.03 Ontvangsten			21 934	10 947	10 987
- Indirecte uitvoeringsontvangsten			8 023	8 905	- 882
- Ontvangsten exploitatiebijdragen			375	2 042	- 1 667 ⁵
- Bijdragen AO			4 551	0	4 551 ⁶
- Ontvangsten dividenden Westerscheldetunnel			0	0	0
- Leenovereenkomst infra N-11			8 985	0	8 985 ⁷

- ¹ Er is € 5 mln. doorgeschoven naar latere jaren i.v.m. het niet aanschaffen van de fiets-voetveren. Daarnaast is door de «afbouw» van exploitatie voor de Westerschelde veren minder betaald dan verwacht.
- ² In het kader van heroverweging van het onderzoeksprogramma ten gunste van problematiek elders op de begroting is halverwege het uitvoeringsjaar een budgetkorting van ruim € 3.1 mln. opgelegd. Hierbij geldt dat ongeveer tweederde deel van het budget op dit onderdeel contractueel was verplicht aan externe kennisinstituten (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Stichting Waterloopkundig Laboratorium, GeoDelft (Stichting Grondmechanica Delft), Expertise Centrum Meervoudig Ruimtegebruik (EMR)/Habiforum).
- ³ Door de regio wordt de N11 versneld uitgevoerd. Om dit mogelijk te maken is in 2001 een leenovereenkomst tussen de betrokken partijen gesloten. Dit jaar is ca. € 9 mln. aan de provincie betaald. Hiertegenover staan even hoge ontvangsten van het Ministerie van Financiën voor de financiering van de leenovereenkomst.
- ⁴ Gedurende het jaar werd als gevolg van de instelling van het Directoraat-generaal Water en de hieruit voortvloeiende boedelscheiding tussen RWS en DG Water het programma Partners voor Water (HGIS) overgeboekt naar artikel 14.01.08. De buitenlandactiviteiten van RWS daarentegen werden overgeboekt van artikel 14 naar dit artikelonderdeel. Verder werd op dit artikelonderdeel ook het Coastal Zone Management Centre (CZMC) ondergebracht. Na de boedelscheiding resteerde voor de uitvoering van het buitenlandprogramma van RWS incl. CZMC ruim € 4,5 mln. Door bijdragen van andere partijen (DGIS, EU, DIZ en derden) werd het uitgavenplafond verder verhoogd met € 2,9 mln. zodat uiteindelijk bijna € 7,4 mln. werd uitgegeven;
- ⁵ De ontvangsten van de stichting Buisleidingenstraat zijn tegengevallen, dit ten gevolge van een nieuwe tariefstructuur.
- ⁶ Bij de ontvlechting van Directoraat-Generaal Water is € 1,9 mln. overgeheveld vanuit artikel 14 aan ontvangstentaak voor Anticiperend Onderzoek (AO), tevens zijn de uitgaven en de ontvangsten verhoogd i.v.m. buitenlandactiviteiten.
- ⁷ Zie punt 3.

9.3 Toelichting bij de baten-lastendienst KNMI

9.3.1 Baten-lastendienst KNMI

Het jaar 2002 is een jaar geweest waarin de strategie van het KNMI, die in 2001 is opgesteld, is uitgewerkt. Een verdere invulling is gegeven aan de kritische succesfactoren van deze strategie, die in 2002 als beleidsprioriteiten zijn benoemd.

Op 1 maart 2002 is de KNMI wet in werking getreden.

De onderstaande werkzaamheden zijn uitgevoerd om conform de KNMI wet te werken:

- het onderzoeksprogramma klimaatonderzoek is opgesteld en door de pSG vastgesteld;
- een internationale review is in voorbereiding, inclusief een daaraan voorafgaande zelfevaluatie;
- de KNMI raad is benoemd door de minister. Deze raad adviseert de HD KNMI met betrekking tot de wetenschappelijke kwaliteit van al het werk van het KNMI;
- de operationele meteorologische informatievoorziening is aangepast conform de KNMI-wet.

Ook de Ministeriële regeling «Beschikbaarheid algemeen weerbericht en KNMI gegevens, prijs KNMI-gegevens en nadere regeling KNMI-taken en -raad» is op 5 juli 2002 van kracht geworden.

De bezuinigingen die uit het strategisch regeerakkoord voortvloeien hebben in 2002 reeds geleid tot minder investeringen en zullen in de komende jaren zorgen voor effecten op onze producten aangezien minder geld beschikbaar is voor de producten van het KNMI.

Op dit moment wordt nagedacht over de te maken keuzes. Door de onderlinge afhankelijkheid van de producten wordt het echter moeilijk een specifiek product te wijzigen en de overige ongemoeid te laten.

De voor 2002 overeengekomen bezuinigingen zijn gerealiseerd. Ondanks de vorming van voorzieningen is het geprognostiseerde verlies, dat in september aan de pSG is gemeld, gelijk gebleven. Dit is het resultaat van actieve sturing op de budgetten door het management.

Het saldo van baten en lasten is sterk negatief beïnvloed door de te treffen voorzieningen. In de nota «Aanpassingen systematiek toedeling financiële middelen voor Sociaal flankerend beleid en consequenties «werk en gezondheid»-gerelateerde budgetten» van 12-12-2001, is vastgelegd dat de nieuwe instroom in de WW en ontslag op basis van artikel 99 ARAR worden doorbelast aan de diensten. Hierdoor heeft het KNMI verplichtingen die conform de regelgeving in de HAFIR hebben geleid tot het vormen van voorzieningen. Deze aanpassing van de systematiek lijkt een groot structureel financieel probleem voor de toekomst. Daarnaast zijn voorzieningen getroffen voor de reorganisatie financiële functie in het kader van het verbeteren van het financieel beheer en de contractbeëindiging van de Tertiaire waarnemers.

Het saldo van de baten en lasten in 2002 heeft geresulteerd in een sterke reducering van het Eigen Vermogen. De functie van het eigen vermogen is om verschillen op te vangen tussen producten, kosten van de producten en de vergoedingen die hier tegenover staan. Voor de komende jaren zal het eigen vermogen met een belangrijk bedrag aangevuld moeten worden om deze eventuele verschillen op te kunnen vangen.

De maatregelen die hiervoor worden genomen zijn o.a. een strakkere sturing op de vrijgegeven interne budgetten. Daarbij zal in 2003 het MT KNMI de producten van het KNMI doorlichten en zullen structurele keuzes worden gemaakt in het productenpakket.

9.3.2 Toelichting op de balans

Baten-lastendienst KNMI		
Balans per 31-12-2002		
Euro 1 000	31-12-2002	31-12-2001
Activa		
Materiële vaste activa		
* Grond en gebouwen	316	304
* Installaties en inventaris	2 917	3 194
* Overige activa	3 297	3 655
* In ontwikkeling	448	250
Voorraden	1 987	903
Debiteuren	2 198	3 145
Transitorische activa	1 031	880
Liquide middelen	2 814	6 749
Totaal activa	15 008	19 080
Passiva		
Eigen vermogen		
* Exploitatiereserve	1 514	1 935
* Onverdeeld resultaat	- 1 510	- 805
Egalisatierekening	635	726
Leningen bij Min. van Financiën	8 719	8 635
Voorzieningen	1 046	718
Crediteuren	371	2 115
Transitorische passiva	4 233	5 756
Totaal passiva	15 008	19 080

Toelichting Balans

Hieronder wordt een nadere toelichting gegeven op de waarderingsgrondslagen van de activa en passiva.

Algemene grondslagen

Alle activa en passiva worden, voor zover niet anders is vermeld, opgenomen voor de nominale waarde inclusief BTW.

De voorzieningen worden opgenomen voor een realistisch percentage van de verwachte uitgaven. Het voorzieningenbeleid van het KNMI is gebaseerd op de HAFIR.

Materiële vaste activa					
Eur 1 000	gebouwen terreinen	installaties inventaris	overig	in ontwik- keling	totaal
Aanschaffingsprijs	333	12,300	9,856	250	22,739
Cumulatieve afschrijvingen	29	9,106	6,200	0	15,336
Boekwaarde 01-01-02	304	3,194	3,656	250	7,403
Mutaties boekjaar:					
Investerings	21	945	464	197	1,627
Afschrijvingen	8	1,208	801	0	2,017
Des-investerings	0	292	98	0	391
Afschr. des-investerings	0	278	78	0	356
Totaal mutaties	12	- 277	- 358	197	- 426
Aanschaffingsprijs	254	12,953	10,221	448	23,975
Cumulatieve afschrijvingen	38	10,036	6,924	0	16,998
Boekwaarde per 31-12-02	316	2,917	3,297	448	6,978

De Materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen de aanschaffingsprijs, verminderd met de afschrijvingen. Onder aanschaffingsprijs wordt verstaan de investeringsuitgaven, die verband houden met het verkrijgen van het actief.

De afschrijvingen worden lineair berekend, gebaseerd op de geraamde economische levensduur. Afschrijving vindt plaats vanaf het moment van ingebruikname.

Grond en gebouwen

Onder grond en gebouwen is uitsluitend begrepen het pand Emmalaan 5 (villa Orta) in De Bilt dat in 1993 is aangekocht en een in 2000 aangekochte ruimte voor de locatie Cabauw. De andere in gebruik zijnde gebouwen worden gehuurd van de Rijksgebouwendienst.

Installaties en inventaris

Onder installaties en inventaris zijn begrepen huisvestingsinstallaties, meubilair, computers en computerinfrastructuur, apparatuur en de uitrusting van de drukkerij.

Overige Activa

Onder overige activa zijn begrepen waarneemapparatuur en -infrastructuur, meet- en regelapparatuur, bewerkingsmachines en communicatieapparatuur.

Activa in ontwikkeling

Onder activa in ontwikkeling worden activa opgenomen die nog niet bedrijfsklaar zijn. Deze activa worden gewaardeerd tegen de directe kosten exclusief softwarecomponenten.

Op activa in ontwikkeling wordt niet afgeschreven.

Voorraden

Onder de voorraden (dit betreft projecten waarvoor van derden een bijdrage is ontvangen) is het onderhanden werk opgenomen. Dit wordt gewaardeerd tegen directe kosten.

Debiteuren

De debiteuren zijn opgenomen tegen de nominale waarde, verminderd met de noodzakelijk geachte voorziening voor oninbaarheid.

Debiteuren		
Eur 1 000	31-12-2002	31-12-2001
Debiteuren	2 250	3 308
Voorziening debiteuren	- 52	- 163
Totaal debiteuren	2 198	3 145
<i>Specificatie voorziening dubieuze debiteuren:</i>		
Saldo voorziening 1/1/02	163	
Af: Oninbare vorderingen	9	
Saldo voorziening	154	
Benodigde voorziening per 31/12/2002	52	
Vrijval t.g.v. buitengewone baten	102	

Transitorische activa		
Eur 1 000	31-12-2002	31-12-2001
Vooruitbetaalde kosten/transitoria	520	439
Machtiging inhouding	22	26
Depot	12	12
Salarisopdrachten DPO	112	0
Te verrekenen inz. Luchtvaartmeteo.*	365	403
Totaal	1 031	880

Een relatief groot deel van de vooruitbetaalde kosten bestaat uit contracten die over het jaar heen lopen en in 2002 betaald zijn.

DPO: te ontvangen ontslaguitkeringen van ontslagen vóór 1 januari 2002

* De kosten van luchtvaartmeteorologische dienstverlening worden op voorcalculatorische basis opgenomen in de enroute-heffingen en maken daarmee onderdeel uit van de totale kosten voor luchtverkeersleiding zoals die jaarlijks door de minister van Verkeer & Waterstaat worden vastgesteld. Publicatie van de heffingen vindt jaarlijks in de maand december plaats in de Staatscourant. Het definitief te verrekenen bedrag wordt op nacalculatorische basis bepaald. Op grond hiervan is een te verrekenen bedrag opgenomen voor 2002.

Liquide middelen		
Eur 1 000	31-12-2002	31-12-2001
Kas	4	3
Rekeningcourant R.H.B.	2 810	6 746
Totaal	2 814	6 749
Passiva (Eur 1000)		
Eigen Vermogen		
Saldo Eigen vermogen per 31/12/2001		1 130
Bij: Mutatie resultaat 2001		
t.l.v. Voorziening te verwachten verliezen		348
Saldo		1 514
Af: Onverdeeld resultaat 2002		- 1 510
Saldo Eigen vermogen per 31/12/2002		4

Het onverdeeld resultaat 2002 wordt ten laste van het eigen vermogen gebracht.

Overzicht Vermogensontwikkeling 1998 t/m 2002						
	1998	1999	2000	2001	2002 begroot	2002 realisatie
1. Eigen vermogen per 1/1	21 265	21 844	1 935	1 935	674	1 130
2. Saldo van baten en lasten	579	- 2 510	- 3 141	- 805	- 198	- 1 510
3a. uitkering aan moederdepartement	0	0	0	0	0	0
3b. Bijdrage moederdepartement ter versterking van het eigen vermogen	0	908	0	0	0	0
3c. overige mutaties	0	0	3 141	0	384	384
3. Totaal directe mutaties in EV	0	908	3 141	0	384	384
4. Eigen vermogen per 31/12	21 844	20 242	1 935	1 130	860	4

Het huidige eigen vermogen is absoluut onvoldoende om schommelingen in het bedrijfsresultaat op te vangen. In de Rijksbegroting 2003 staat een positief saldo van baten en lasten begroot ad € 0,50 mln.

Egalisatierekening (Eur 1000)	
Saldo per 1 januari 2002	726
Mutatie	- 91
Saldo per 31 december 2002	635

Voor het bedrag van de van het moederdepartement ontvangen vergoeding in verband met geactiveerde investeringen met betrekking tot herinrichting nieuwbouw is een egalisatierekening gevormd. Het bedrag valt vrij naar rato van de hiermee gemoeide afschrijvingen.

Leningen bij het Ministerie van Financiën (Eur 1000)	
Saldo leningen per 1 januari 2002	8 635
Bij: Opgenomen lening ter financiering van investeringen 2002	2000
Saldo	10 635
Af: Reguliere aflossing 2002	1 916
Saldo leningen per 31 december 2002	8 719

Het rentepercentage bedraagt afhankelijk van de looptijd 3,7%–5,3% per jaar.

Voorzieningen					
Eur 1 000	te verwachten verliezen	herplaatsters	flankerend beleid	WW/ ARAR 99	Totaal
Saldo per 31 december 2001	384	334			718
Af: Resultaat 2001	384				384
Saldo per 1 januari 2002	0	334			334
Bij: Dotaties					
Flankerend beleid weerkamer			344		344
WW / Arar 99 regeling				120	120
Tertiaire waarnemers		80			80
Financiële functie		357			357
Totaal dotaties		437	344	120	901
Af: Mutaties 2002		151			151
Af: Onttrekkingen AVW weerkamer		38			38
Saldo per 31 december 2002		582	344	120	1 046

De voorziening herplaatsters is tot stand gekomen als gevolg van reorganisaties voor:

- Automatisering Visuele Waarnemingen weerkamer.
- Financiële functie.
- Tertiaire waarnemers.

De voorzieningen flankerend beleid en WW/ARAR 99 zijn tot stand gekomen als gevolg van gewijzigde budgettering vanuit het moederdepartement.

De mutaties 2002 bestaat voor € 0,15 mln. aan salaris voor de periode juli t/m december 2002 van herplaatsingskandidaten AVW en financiële functie (oktober t/m december 2002).

42% van de huidige voorzieningen lopen langer lopen dan een jaar.

Crediteuren		
Eur 1 000	31-12-2002	31-12-2001
Crediteuren	359	1 866
Belastingen en premies sociale verzekeringen	12	249
Totaal Crediteuren	371	2 115

De post crediteuren bestaat uit schulden aan leveranciers t.g.v. leveringen en diensten. De looptijd is korter dan 1 jaar.

Transitorische Passiva		
Eur 1 000	31-12-2002	31-12-2001
Te betalen vakantiegeld	1 012	989
Vooruit ontvangen bedragen	239	1 066
Te betalen interim ziektekosten	274	291
Overige te betalen bedragen	2 708	3 410
Totaal Transitorische Passiva	4 233	5 756

Vooruit ontvangen bedragen zijn bijdragen van project financiers aan onderzoeksprojecten kennis klimaatsysteem en meteorologische kennis waarvan de prestatie in 2003 geleverd wordt.

Als overige te betalen bedragen is € 0,19 mln. geboekt, dit bedrag betreft een correctie op de bijdrage VenW met betrekking tot de huisvesting.

Verder bedraagt de post overige te betalen uit afgenomen diensten en leveringen 2002 waarvoor nog geen factuur is ontvangen (€ 2,11 mln.). Onder dezelfde post zijn € 0,42 mln. aan ontvangen rechten t.b.v. derden opgenomen die nog doorbetaald moeten worden.

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2002

	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
EUR 1 000 Omschrijving	Oorspronkelijk vast- gestelde begroting	Realisatie	Verschil realisatie en oorspronkelijk vast- gestelde begroting
Baten			
Opbrengst V&W	29 595	30 848	1 253
Opbrengst derden	11 676	16 133	4 457
Rente baten		62	62
Buitengewone baten	545	439	- 106
Totaal baten	41 816	47 482	5 666
Lasten			
Apparaatskosten			
* Personeel	23 271	28 668	5 397
* Materieel	15 868	16 932	1 064
Rente lasten	545	434	- 111
Afschrijvingen	2 330	2 017	- 313
Dotaties voorzieningen		901	901
Buitengewone lasten		40	40
Totale lasten	42 014	48 992	6 978
Saldo van baten en lasten	- 198	- 1 510	- 1 312

Saldo van baten en lasten.

Het KNMI heeft een negatief resultaat geboekt van -/- € 1,51 mln. De oorspronkelijk vastgestelde begroting 2002 is enkele keren bijgesteld. Deze bijstelling bestond uit het laten vervallen van de bijzondere baten «villa orta» ad € 0,45 mln. Hierdoor ontstond een begroot saldo van baten en lasten van -/- € 0,65 mln.

In de brief naar de plv. Staatssecretaris waarin de nadere invulling van de bezuinigingen Strategisch Regeerakkoord zijn beschreven is een bijstelling gemaakt naar -/- € 1,39 mln. Hierin is o.m. vermeld dat het investeringsbudget voor 2002 werd bevroren. Dit is ook gerealiseerd en heeft geleid tot de afgesproken bezuiniging. Vervolgens is sterk gestuurd op de budgetbewaking waardoor het resultaat (exclusief dotatie voorzieningen) positiever dan begroot is uitgekomen.

Het uiteindelijk resultaat 2002 is negatief beïnvloed door de in 2002 gevormde voorzieningen onder meer als gevolg van gewijzigde budgettering ten aanzien van flankerend beleid en nieuwe instroom WW en ontslag op basis van ARAR 99 (per 1-1-2002). Daarnaast zijn voorzieningen getroffen voor de reorganisatie financiële functie in het kader van het verbeteren van het financieel beheer en de contractbeëindiging van de Tertiaire waarnemers.

In het vervolg wordt de realisatie steeds vergeleken met de primaire begroting.

Baten			
Eur 1 000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Opbrengst VenW	29 595	30 848	32 423

De opbrengst betreft de bijdrage van het ministerie van VenW voor de op grond van de overheidstaak te leveren producten.

In voorjaars,- miljoenen,- en najaarsnota is de realisatie verhoogd met looncompensatie, verdere ontwikkeling van prestatiegegevens en flankerend beleid voor 2002. De bijdrage is verlaagd voor een bijdrage aan departementsbrede uitgaven.

baten			
Eur 1 000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Opbrengsten derden	11 676	16 133	15 687

De opbrengsten betreffen de in het betreffende jaar geleverde prestaties. De projectenopbrengsten t.b.v. kennis klimaatsysteem bedraagt € 3,66 mln.. Deze zijn niet opgenomen onder begroot. De opbrengsten voor luchtvaartverwachtingen zijn € 10,18 mln.

baten			
Eur 1000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Rente baten	0	62	52

Deze post bestaat uit rente opbrengsten van de uitstaande bedragen in de rekening courant met het ministerie van Financiën. Het gemiddeld rentepercentage is in 2002 gedaald van gemiddeld 2,32% in het eerste halfjaar naar gemiddeld 2,25% in het tweede halfjaar.

baten			
Eur 1 000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Buitengewone baten	545	439	775
Dit bedrag bestaat uit:			
Verkoop villa Orta	454	0	0
Vrijval voorziening gebouwinstallaties	91	91	91
Diverse baten lopend boekjaar	0	224	0
Voorziening dubieuze debiteuren	0	102	0
Diverse baten vorig boekjaar	0	22	52
Afgewaardeerde activa LVNL	0	0	632

In de begroting was ten onrechte een boekwinst van de verkoop «villa Orta» opgenomen.

In 2002 is met de actie «opschoning debiteuren» een gedeelte van de voorziening dubieuze debiteuren vrijgevallen.

De diverse baten bestaan uit correcties in de voorzieningen.

Lasten			
Eur 1 000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Personeel	23 271*	28 668	28 065
Lonen en salarissen			
Regulier		27 296	26 146
Niet regulier		579	946
Overige personeelskosten		793	973
Personeel exclusief project medewerkers		23 932	23 436
Gemiddeld aantal fte		441,5	444,8
afname fte – 2002		0,7%	
Loonsom per medewerker		54,21	52,69
Stijging salariskosten per medewerker		2,9%	4,4%
Gemiddeld aantal fte project medewerkers		68,49	62,09

* Begroot exclusief projectmedewerkers.

De begroting is exclusief de personele kosten van onderzoeksprojecten gefinancierd door derden. Na toevoeging budget voor looncompensatie en flankerend beleid is het begrote budget personeel € 25,72 mln.

Begin 2002 gaf het personeelsbudget een tekort aan, echter door de concrete invullingen van bezuinigingen en besluitvorming van het Management Team KNMI om binnen de personele taakstelling te blijven zijn de kosten binnen het budget gebleven.

lasten			
Eur 1 000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Materieel	15 868	16 932	17 775
Huisvesting		5 368	5 037
Onderhoudskosten		3 021	2 956
Diensten derden		1 942	2 753
Contributie Bijdragen		1 924	1 941
Algemene kosten		1 170	1 246
Communicatie en publiciteit		735	684
Reiskosten		608	649
Kantoorkosten incl. computerapparatuur		2 164	2 509

Ten opzichte van 2001 is op materiele kosten bezuinigd. Op de meeste posten, met uitzondering van huisvesting, onderhoudskosten en publiciteit is resultaat geboekt. Ten opzichte van de begroting 2002 is de overschrijding te verklaren door de opname in de realisatie 2002 van € 0,59 mln. kosten voor onderzoeksprojecten en de overschrijding van de huurkosten RGD.

lasten			
Eur 1 000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Rentelasten	545	434	499

De rentepercentages van de leningen zijn 3,7%–5,3%

lasten			
Eur 1 000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Afschrijvingskosten	2 330	2 017	2 343
Gebouwen en terreinen		8	4
Installaties en inventaris		1 208	1 596
Overig		801	743

Afschrijvingstermijnen:

Grond en gebouwen

- terreinen wordt niet afgeschreven
- gebouwen 40 jaar

Installaties en inventaris 3 tot 10 jaar

Overige activa 3 tot 10 jaar

Activa in ontwikkeling wordt niet afgeschreven.

lasten			
Eur 1 000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Dotaties aan voorzieningen	0	901	352
<i>Dubieuze debiteuren:</i>	0	0	18
<i>De voorziening dubieuze debiteuren is op de balans opgenomen onder debiteuren.</i>			
<i>Voorzieningen:</i>			
WW/ARAR99		120	
Flankerend beleid		344	
Financiële functie		357	
Tertiaire waarnemers		80	
Automatisering Visuele Waarnemingen		0	334
Dotatie voorziening		901	334

lasten			
Eur 1 000	Begroot 2002	Realisatie 2002	Realisatie 2001
Buitengewone lasten	0	40	708
Diverse lasten lopend boekjaar		17	10
Boekwinst/verlies activa		22	- 15
Diverse lasten vorig boekjaar		1	81
Afgewaardeerde activa LVNL		0	632

Kasstroomoverzicht 2002

Gespecificeerde verantwoordingsstaat 2002			
EUR 1 000	(1)	(2)	(3)=(2)-(1)
Omschrijving	Oorspronkelijk vastgestelde begroting	Realisatie	Vershil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting
1. Rekening courant RHB 1 januari	3 622	6 746	3 124
2. Totaal operationele kasstroom	2 131	- 2 427	- 4 558
3a. -/- totaal investeringen	- 1 316	- 1 627	- 311
3b. +/- totaal desinvesteringen	227	34	- 193
3. Totaal investeringskasstroom	- 1 089	- 1 593	- 504
4a. -/- eenmalige uitkeringen aan moederdepart.			
4b. +/- eenmalige storting door het moederdepart.			
4c. -/- aflossingen op leningen	- 2 219	- 1 916	303
4d. +/- beroep op leenfaciliteit	1 316	2 000	684
4. totaal financieringskasstroom	- 903	84	987
5. Rekening courant RHB 31 december (=1+2+3+4) (maximale roodstand 0,5 miljoen Euro)	3 761	2 810	- 951

Specificatie 1: Kosten per productgroep

Onderstaand zijn per productgroep de begrote en gerealiseerde kosten opgenomen die met behulp van het kostenverdelingsmodel van het KNMI zijn berekend.

Euro 1 000 Productgroep	Begroot Kosten 2002	Realisatie Kosten 2002	Realisatie Kosten 2001
1 Meteorologische data en kennis	19 543	18 663	19 212
2 Algemene en maritieme verwachtingen	5 856	6 992	7 120
3 Luchtvaartverwachtingen	9 257	9 600	9 162
4 Kennis Klimaatstelsysteem	9 203	10 640	10 918
5 Seismologische data en kennis	1 189	1 392	1 528
6 Publieksvoorlichting	202	173	222
7 Beleidsadviezen	751	591	447
0 Niet aan groepengroepen toegewezen	664	941	1 133
Totaal	46 665	48 992	49 742

Toelichting:

Over het algemeen is de realisatie hoger als gevolg van correcties en prijsmutaties vanuit het Ministerie VenW. De kosten onderzoeksprojecten Kennis klimaatstelsysteem (productgroep 4) zijn hoger dan begroot. Dit als gevolg van het uitvoeren van meer onderzoek. De bijbehorende opbrengsten zijn ook hoger dan begroot.

Door de afspraken in 2001 met de DGL, wordt de luchtvaartfactuur ingedeeld in dedicated, overhead en core costs. Hierdoor zijn echter de opbrengsten op basis van de luchtvaartfactuur niet meer gelijk aan de kosten van productgroep 3 «luchtvaartverwachtingen». Wel kan het kostenverdelingsmodel van het KNMI inzicht verschaffen in de indeling van de luchtvaartfactuur.

De buitengewone lasten en de dotatie voorzieningen zijn niet aan een productgroep toegewezen. De betreffende kosten zijn in het productgroepoverzicht opgenomen onder «Niet aan groepen toegewezen».

Specificatie 2. Opbrengsten per afnemerscategorie

Onderstaand zijn per afnemerscategorie de begrote en gerealiseerde opbrengsten opgenomen (in euro 1 000).

Afnemerscategorie	Begroot 2002	Realisatie 2002
Ministerie VenW	29 595	30 848
Luchtvaart	10 214	10 176
Derden *	1 462	5 957
Totaal	41 271	46 981

* Onder derden wordt verstaan de opbrengsten uit onderzoeksprojecten van de sectoren «Klimaatonderzoek en Seismologie» en «Waarnemingen en Modellen» en opbrengsten van afnemers van meteorologische data. In de begroting waren de opbrengsten uit projecten niet opgenomen. De gerealiseerde opbrengsten van de projecten is € 4,50 mln. De rentebaten en buitengewone baten zijn niet opgenomen.

10. Saldibalans

Saldibalans per 31 december 2002 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) en de bij die saldibalans behorende toelichting

Activa:

Begrotingsuitgaven	€	6 289 923 416,20
Liquide middelen	–	56 759,66
Intra-comptabele vorderingen	–	15 606 905,81
Extra-comptabele vorderingen	–	23 056 249,68
Deelnemingen	–	1 174 383 636,58
Leningen u/g	–	7 790 236,65
Voorschotten	–	1 712 398 831,33
Tegenrekening leningen o/g	–	65 211 150,69
Tegenrekening openstaande verplichtingen	–	4 102 445 134,28
Tegenrekening garantieverplichtingen	–	850 692 700,17
Totaal-activa	€	14 241 565 021,05

Passiva:

Begrotingsontvangsten	€	191 278 675,30
Rekening-courant RHB	–	6 009 372 493,76
Intra-comptabele schulden	–	31 783 384,99
Leningen o/g	–	65 211 150,69
Openstaande verplichtingen	–	4 102 445 134,28
Openstaande garantieverplichtingen	–	850 692 700,17
Tegenrekening extra-comptabele vorderingen	–	23 056 249,68
Tegenrekening deelnemingen	–	1 174 383 636,58
Tegenrekening leningen u/g	–	7 790 236,65
Tegenrekening voorschotten	–	1 712 398 831,33
Sluitrekening met Infrastructuurfonds	–	73 152 527,62
Totaal-passiva	€	14 241 565 021,05

10.1 Inleiding

Samenstelling

Als een minister meer dan één begroting beheert, in dit geval van Verkeer en Waterstaat (XII) en van het Infrastructuurfonds, moet per begroting een saldibalans worden opgesteld. Daarom zijn twee overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de verplichtingenadministratie van het FAIS vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen. Posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII). Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen en de openstaande garantieverplichtingen.

Hoewel deze een onderdeel vormen van de extra-comptabele vorderingen en schulden, respectievelijk de openstaande verplichtingen, worden deze omwille van de inzichtelijkheid, afzonderlijk gepresenteerd.

10.2 Activa

10.2.1 Begrotingsuitgaven

€ 6 289 923 416,20

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

10.2.2 Liquide middelen

€ 56 759,66

Grondslag

De rekening liquide middelen is samengesteld uit de kassaldi van de kasbeheerders en de aan de kasvoorschothouders verstrekte gelden.

10.2.3 Intra-comptabele vorderingen

€ 15 606 905,81

De cijfers

Met tabel 1 wordt een nadere detaillering gegeven van de aantallen en de openstaande bedragen per 31 december 2002, verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2000 en 2001 te vermelden.

Tabel 1: Intra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000,00)						
Openstaand	2002		2001		2000	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	500	10 924	275	7 187	530	2 125
posten > 1 jaar	45	4 683	55	2 134	225	3 217
Totaal	545	15 607	330	9 321	755	5 342

Toelichting

Door geluidwerende maatregelen is een aantal vorderingen ontstaan op het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van circa € 14 mln.

Alle intra-comptabele vorderingen kunnen als direct opeisbaar worden beschouwd.

10.2.4 Extra-comptabele vorderingen

€ 23 056 249,68

De cijfers

De openstaande aantallen en totaalbedragen van de extra-comptabele vorderingen zijn in tabel 2 gespecificeerd. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2000 en 2001 te vermelden.

Tabel 2: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1 000,00)

Openstaand	2002		2001		2000	
posten ≤ 1 jaar	3 555	6 688	2 640	12 166	2 655	10 571
posten > 1 jaar	2 220	16 368	2 075	19 629	2 810	22 137
Totaal	5 775	23 056	4 715	31 795	5 465	32 708

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen kunnen grotendeels als direct opeisbare vorderingen worden beschouwd. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dit expliciet vermeld.

In het kader van het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen met betrekking tot het geluidsisolatieproject Schiphol, is door de Staat in de jaren 1993 en 1994 in totaal voor een bedrag van € 26 mln. voorgefinancierd voor de Stichting Geluidsisolatie Schiphol.

Voor zover de opbrengsten uit de aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde geluidsheffingen toereikend zijn, vindt terugbetaling door de stichting plaats.

Per 31 december 2002 bedroeg het nog niet terugbetaalde bedrag circa € 5 mln.

Deze niet direct opeisbare vordering zal, rekening houdend met voornoemde voorwaarde, in jaarlijkse termijnen van circa € 2 mln. worden terugbetaald, waarna deze vordering in het jaar 2004 volledig zal zijn afgewikkeld.

Voorts is een bedrag van circa € 4 mln. opgenomen als gevolg van de aankoop van gronden voor de voorgenomen uitbreiding en ontwikkeling van het zogenoemde Oost-West-areaal van de luchthaven Maastricht Aachen Airport. Daar de uitbreiding niet plaatsvindt, zal deze vordering naar verwachting in 2003 worden afgewikkeld.

Een direct opeisbare vordering van circa € 3 mln. heeft betrekking op de IPZ, omdat destijds niet meer werd voldaan aan de gestelde voorwaarden. Met de debiteur is een betalingsregeling getroffen waarbij onder andere is overeengekomen dat alleen terugbetaald wordt indien daarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn.

Door een extern bureau is een onderzoek ingesteld en gebleken is dat de debiteur nalatig is geweest en de in de betalingsregeling overeengekomen voorwaarden niet is nagekomen, waarna deze is ontbonden. Dit heeft geleid dat ultimo 2002 conservatoir beslag is gelegd op een onroerende zaak in eigendom van de debiteur.

Daarnaast wordt de omvang van het aantal vorderingen mede bepaald, doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder achttien diensten ressorteren, en de Inspectie Verkeer en Waterstaat, een groot aantal vorderingen (ruim 5 000) van geringe omvang uitstaat.

Grondslag

De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform het gestelde in de RDB, tegen de oorspronkelijke aankoop prijs extra-comptabel vastgelegd.

De cijfers

Tabel 3 geeft de deelnemingen per privaatrechtelijke onderneming of nationale instelling weer.

Tabel 3: Deelnemingen (x € 1 000,00)	
Naam	Bedrag
N.V. Nederlandse Spoorwegen	1 012 265
Connexxion N.V. (voorheen N.V. VSN)	79 552
N.V. Luchthaven Schiphol	58 937
N.V. Koninklijke Luchtvaart Mij.	17 634
N.V. Groningen Airport Eelde	3 340
N.V. Maastricht Aachen Airport	2 426
Overige	230
Totaal	1 174 384

Toelichting

Ten opzichte van 2001 heeft zich een wijziging voorgedaan in het aandelenbezit van de Staat. De Staat heeft namelijk van de N.V. Nederlandse Spoorwegen een veertigtal aandelen overgenomen van NS Railinfratrust B.V. met een nominale waarde van elk € 453,78 en voor een gezamenlijke aanschafwaarde van € 0,07 mln., welk bedrag onder de post «Overige» is opgenomen.

10.2.6 Leningen u/g

€ 7 790 236,65

Grondslag

De door VenW verstrekte geldleningen (niet zijnde voorschotten) worden afzonderlijk weergegeven. Deze leningen kunnen, gezien het specifieke karakter, zowel als op korte termijn opeisbare vorderingen, als op lange termijn opeisbare vorderingen worden beschouwd.

De cijfers

Tabel 4 geeft de openstaande bedragen van de verstrekte geldleningen per geldnemer weer.

Tabel 4: Leningen u/g (x € 1 000,00)	
Naam	Bedrag
Luchtverkeersleiding Nederland	6 645
Overige	1 145
Totaal	7 790

Toelichting

Bij de verzelfstandiging per 1 januari 1993 van de directie Luchtverkeersbeveiliging, thans LVNL, is onder meer afgesproken, dat het saldo van de over te dragen activa en passiva zal worden gefinancierd door middel van een door de Staat der Nederlanden aan de LVNL te verstrekken lening. Deze lening was opgebouwd uit drie onderdelen. Echter met het oog op een maximale kostenbesparing voor de LVNL is in 1998 overgegaan tot een vervroegde aflossing van twee van de drie onderdelen.

Nu resteert nog het derde onderdeel met een bedrag van circa € 7 mln., niet rentedragend en niet aflosbaar, en direct opeisbaar bij een voorgenomen opheffing, overname of fusie van de LVNL.

De aflossingen van de leningen opgenomen onder de post «Overige» verlopen volgens schema.

10.2.7 Voorschotten

€ 1 712 398 831,33

Grondslag

De opgenomen voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan. Het gaat met name om subsidies en bijdragen.

De cijfers

Tabel 5 geeft inzicht in de aantallen en totaalbedragen van de openstaande voorschotten, die in het dienstjaar 2002 alsmede in voorgaande jaren zijn verstrekt. Dit is verdeeld in posten die korter dan een jaar openstaan en posten die langer dan een jaar openstaan.

Tabel 5: Voorschotten (bedragen x € 1 000,00)						
Openstaand	2002		2001		2000	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	260	1 370 082	260	227 854	210	173 424
posten > 1 jaar	255	342 317	200	208 018	190	162 248
Totaal	515	1 712 399	460	435 872	400	335 672

In tabel 6 wordt informatie verstrekt over de in 2002 afgerekende voorschotten.

Tabel 6: Afgerekende voorschotten (x € 1 000,00)	
Stand per 31 december 2001	435 872
In 2002 vastgelegde voorschotten	1 549 135
	1 985 007
In 2002 afgerekende voorschotten	– 272 608
Openstaand per 31 december 2002	1 712 399

Toelichting

Door de regeling HIP is in de jaren 1996 tot en met 2002 voor een totaalbedrag van circa € 39 mln. aan gelden uitgekeerd. Dit om de ontwikkeling en uitvoering van havenprojecten te bespoedigen. De afwikkeling van deze voorschotten zal plaatsvinden na beëindiging van de projecten. De verwachting is dat dit uiteindelijk voor 2005 zal gebeuren.

Het subsidieprogramma TMS heeft tot doel te komen tot milieuvriendelijke vormen van wegvervoer en vervoerefficiëncy. In dit kader is voor ruim € 9 mln. aan voorschotten verstrekt.

Een bedrag van circa € 23 mln., welke in de jaren 1995 en 1996 is verstrekt, is het gevolg van verstrekte premies voor de IPZ, ISZ en de daarop aansluitende WSZ.

Indien blijkt dat niet (meer) aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan, zal tot invordering worden overgegaan. Dit betekent echter niet dat in alle gevallen tot invordering van het volledige bedrag wordt overgegaan. Er wordt namelijk een zogenoemde Pro-rata-regeling toegepast, waarbij het terug te vorderen bedrag vermindert naar mate de ouderdom toeneemt. Is echter sprake van het niet (meer) voldoen aan een aantal zwaarwegende voorwaarden, of valsheid in geschrifte, dan wordt wel tot volledige invordering overgegaan.

Per 31 december 2002 zou bij het niet meer voldoen aan de gestelde voorwaarden, zwaarwegende voorwaarden buiten beschouwing gelaten, het vorderingspotentieel circa € 4 mln. bedragen. Nu geen betalingen meer via deze regelingen plaatsvinden, zal het openstaande saldo aan voorschotten de komende jaren sterk afnemen.

Ten behoeve van het project Mainportontwikkeling Rotterdam zijn, om de gevolgen en consequenties van toekomstige ontwikkelingen in het Rotterdamse havengebied te onderzoeken, aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van € 3 mln. die naar verwachting in 2003 worden afgewikkeld.

In het kader van de wet Personenvervoer 2000 zijn concessies verleend om het openbaar vervoer te verzorgen en zijn subsidies als bijdragen in de kosten verstrekt.

Zo zijn in 2001 en 2002 voor ruim € 1 230 mln. aan voorschotten verstrekt, zoals aan het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) (€ 268 mln.), de stadsregio Rotterdam (€ 162 mln.), het stadsgewest Haaglanden (€ 120 mln.) en aan het Bestuur regio Utrecht (€ 65 mln.). Een bedrag van circa € 120 mln. aan voorschotten is verstrekt aan NS Reizigers inzake de bijdragen aan het spoorvervoer voor onrendabele treindiensten in het kader van de Contractsector Spoorvervoer en SWAB.

Aan provincies en regionale openbare lichamen zijn voorschotten verstrekt voor een totaalbedrag van ruim € 5 mln. als specifieke uitkering voor het stimuleren van vervoermanagement en gericht op vooral het woon-werk- en het zakelijke verkeer.

De afwikkeling vindt naar verwachting in 2003 plaats.

Aan het NLR zijn voorschotten verstrekt die in een tweetal groepen zijn onder te verdelen. Ten eerste de voorschotten als bijdrage in het exploitatietekort, samenhangende met het eigen basisonderzoek, en een bijdrage in de exploitatielasten van de DNW van circa € 20 mln.

Ten tweede bijdragen in de investeringen in uitbreiding en verbetering van onderzoeksfaciliteiten van circa € 5 mln.

Op basis van de Regeling compensatie schade 11 tot en met 14 september 2001 kan aan daarvoor in aanmerking komende Nederlandse luchtvaart-

maatschappijen compensatie worden verleend voor de geleden schade als gevolg van de sluiting van het luchtruim van de Verenigde Staten van Amerika.

Op basis van schadekostenoverzichten zijn, aan een zestal luchtvaartmaatschappijen, voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 28 mln. welke naar verwachting in 2003 worden afgewikkeld.

Aan de directie Luchtverkeersbeveiliging, nu LVNL, is een voorschot verstrekt van circa € 14 mln. ter compensatie van inkomstenderving door minder vliegbewegingen.

De Staat heeft in het kader van de afkoop van de jaarlijkse bijdrage aan het geëxploiteerde burger medegebruik van het luchtvaartterrein Welschap in 1998 een bedrag van circa € 7 mln. betaald aan de Stichting Vliegveld Welschap. In deze afkoopsom is mede begrepen een bedrag van circa € 4 mln. dat dient voor de door de N.V. Vliegveld Welschap te verrichten air-side investeringen. Indien dit bedrag binnen 5 jaar na betaling niet is aangewend voor de realisatie van deze investeringen of voor zover het niet is aangewend voor nader overeengekomen andere investeringen, dan dient dit bedrag terugbetaald te worden.

Ook zijn in 2001 en 2002, in het kader van het afkopen van de jaarlijkse bijdrage in de tekorten in de exploitatiebegroting, voor circa € 27 mln. aan voorschotten verstrekt aan een drietal regionale luchthavens (Luchtvaartterrein Texel, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport). Indien deze voorschotten niet binnen vijf jaar worden aangewend voor de realisatie van een baanrenovatie, een afwateringssysteem en diverse investeringen moeten deze worden terugbetaald. De afwikkeling van deze voorschotten zal naar verwachting in 2006 plaatshebben.

In het kader van diverse wachtgelduitkeringen zijn aan de Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs (USZO) en aan het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) in 2002 voor een bedrag van circa € 30 mln. aan voorschotten verstrekt.

Deze voorschotten zullen, eerst nadat de goedkeurende accountantsverklaringen zijn ontvangen, vermoedelijk medio 2003, worden afgewikkeld.

In de jaren 2000 tot en met 2002 is een subsidie, voor een gezamenlijk bedrag van € 17 mln., aan de stichting Connexx verstrekt welke het onderzoek op het gebied van de vervoer- en transportsector in brede zin coördineert waarbij strategische onderzoeksvragen en vraag en aanbod van transportsystemen centraal staan.

De voorschotten over de jaren 2000 en 2001 zullen naar verwachting in het 1e kwartaal 2003 worden afgewikkeld.

De Raad voor de Transportveiligheid onderzoekt de ongevallen op de diverse terreinen van verkeer en vervoer en doet voorstellen wat betreft geconstateerde trends. Voor dit doel is in 2002 een voorschot van ruim € 5 mln. verstrekt welke naar verwachting in 2003 wordt afgewikkeld.

De hoogte van het bedrag aan voorschotten wordt mede bepaald doordat bij het directoraat-generaal Rijkswaterstaat, waaronder achttien diensten ressorteren, een aantal voorschotten van geringe omvang uitstaat.

Daarnaast is een aantal posten van grote omvang vermeldenswaardig. Naar aanleiding van het advies van de Commissie De Boer is voor een gezamenlijk bedrag van circa € 82 mln. aan voorschotten verstrekt. Dit om een extra investeringsimpuls tot stand te brengen in het stads- en streekvervoer.

Zo zijn voorschotten verstrekt aan de stadsregio Rotterdam, het stadsgevest Haaglanden (beide circa € 17 mln.) en de gemeente Arnhem (€ 7 mln.) voor het knooppunt Arnhem-Nijmegen.

Voor de veiligheid in verkeer en vervoer zijn stimuleringsbijdragen verstrekt aan lagere overheden en particuliere organisaties voor ruim € 69 mln.

Daarbij zijn in dit kader voorschotten verstrekt in 2000 en 2001 aan nagenoeg alle provincies voor ruim € 46 mln., welke voorschotten in de jaren 2003 tot en met 2005 worden afgewikkeld.

Ook zijn in de jaren 2001 en 2002 van circa € 20 mln. aan voorschotten verstrekt aan het CBR en 3VO. De afwikkeling van deze voorschotten is naar verwachting in 2003.

Aan de Stichting Mainport en Groen zijn voorschotten verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 7 mln. voor de groenvoorziening van Schiphol. Afrekening ervan zal plaatsvinden na ontvangst van de accountantsverklaring.

Als gevolg van activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en -evaluatie ten aanzien van de droge infrastructuur, waaronder verkeersbeleid, zijn in 2001 en 2002 aan de stichting Habiforum (€ 11 mln.), de SWOV (circa € 5 mln.), de stichting Waterloopkundig Laboratorium (€ 5 mln.) en de stichting Grondmechanica Delft (ruim € 3 mln.) voorschotten verstrekt. Diverse voorschotten zijn verstrekt in het kader van exploitatiebijdragen aan veerdiensten. Onder andere zijn in 2001 en 2002 bedragen verstrekt van circa € 8 mln. aan de veerdienst NACO Ferries B.V., die de verbinding over het Noordzeekanaal verzorgt.

Voor onderzoek en ontwikkeling op het gebied van personenverkeer en -vervoer is, in het kader van het project «hoogwaardig openbaar vervoer», aan het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven in 1999 en 2000 voor een gezamenlijk bedrag van circa € 6 mln. aan voorschotten verstrekt. De afwikkeling zal eind 2003 plaatsvinden.

10.2.8 Tegenrekeningen

€ 5 018 348 985,14

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verschillende tegenrekeningen gehanteerd.

Deze tegenrekeningen behoeven geen nadere toelichting.

10.3 Passiva

10.3.1 Begrotingsontvangsten

€ 191 278 675,30

De begrotingsontvangsten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) komen overeen met de Rekening en zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII), welke Rekening als staat bij de financiële verantwoording behoort.

10.3.2 Rekening-courantverhouding RHB

€ 6 009 372 493,76

Grondslag

Deze rekening geeft de vordering-/schuldverhouding weer tussen het ministerie van Financiën en VenW.

Dit saldo is gelijk aan de saldobevestiging per 31 december 2002 die via een brief van het ministerie van Financiën, d.d. 5 februari 2003, kenmerk BZ 2003-0156 M, aan dit ministerie kenbaar is gemaakt.

De cijfers

De bij het ministerie voorkomende intra-comptabele schulden zijn in tabel 7 weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de ouderdom en de totaalbedragen van de openstaande intra-comptabele schulden per 31 december 2002

Tabel 7: Intra-comptabele schulden (bedragen x € 1 000,00)						
Openstaand	2002		2001		2000	
	aantal	bedrag	aantal	bedrag	aantal	bedrag
posten ≤ 1 jaar	625	29 075	840	26 063	625	28 421
posten > 1 jaar	85	2 708	90	3 350	70	4 948
Totaal	710	31 783	930	29 413	695	33 369

Toelichting

Indien niet expliciet vermeld, kunnen de intra-comptabele schulden als op korte termijn opeisbare schulden worden beschouwd.

Een noemenswaardig bedrag is de ingehouden loonheffing op de salarissen over de maand december 2002 van ruim € 19 mln., die in januari 2003 aan de Belastingdienst is afgedragen.

10.3.4 Leningen o/g

€ 65 211 150,69

Grondslag

Zoals reeds vermeld bij de leningen u/g worden ook de door VenW opgenomen geldleningen afzonderlijk als extra-comptabele schuld weergegeven.

De cijfers

Tabel 8 geeft de openstaande schulden per geldgever weer.

Tabel 8: Leningen o/g (x € 1 000,00)	
Naam	Bedrag
Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS)	62 488
N.V. Luchthaven Schiphol	2 723
Totaal	65 211

Toelichting

Deze leningen kunnen gezien hun specifieke karakter zowel als op korte termijn opeisbare schulden, als op lange termijn opeisbare schulden worden aangemerkt.

Zij hebben betrekking op de voorfinanciering van isolatiekosten Schiphol door de SGIS en de te betalen rente. Deze lening wordt afgelost uit de nog door het ministerie te ontvangen heffingen van luchtvaartmaatschappijen.

Beide leningen zullen naar verwachting in 2012 geheel zijn afgelost.

10.3.5 Openstaande verplichtingen

€ 4 102 445 134,28

Grondslag

Het saldo van de openstaande betalingsverplichtingen per 31 december 2002 is opgebouwd uit de in het jaar 2002 aangegane verplichtingen, alsmede de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, die niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2002 hebben geleid.

De cijfers

In tabel 9 wordt de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen binnen en buiten begrotingsverband weergegeven.

Tabel 9: Openstaande verplichtingen (x € 1 000,00)	
Stand per 31 december 2001	4 069 596
Aangegaan in 2002	6 601 448
	10 671 044
Tot betaling gekomen in 2002	– 6 353 086
Negatieve bijstellingen op verplichtingen uit eerdere begrotingsjaren	– 215 513
Openstaand per 31 december 2002	4 102 445

10.3.6 Openstaande garantieverplichtingen

€ 850 692 700,17

Grondslag

In die gevallen waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

De toename van het saldo van de garantieverplichtingen wordt voornamelijk veroorzaakt door een garantiestelling voor zogenoemde Eurofima leningen van de Nederlandse Spoorwegen. Deze garanties zijn in 2002 overgeboekt van het Infrastructuurfonds naar de begroting van VenW (HXII). Deze overboeking heeft plaatsgevonden naar aanleiding van het volgende. Bij de verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen in 1995 heeft een vermogenstoedeling plaatsgevonden aan NS Railinfra-beheer B.V. en aan de marktsector. Hierdoor is het in voorgaande jaren van Eurofima geleende bedrag gesplitst in een gedeelte marktsector en een gedeelte railinfra-beheer.

De garanties die waren afgegeven voor leningen ter zake railinfra-beheer werden naar aanleiding van deze vermogenstoedeling vanaf 1995 verantwoord bij het Infrastructuurfonds. Bij de uitplaatsing van NS Railinfra-beheer B.V. bestond de behoefte om de financiële banden met de N.V. Nederlandse Spoorwegen op korte termijn te verbreken. Voor een gedeelte van voornoemde leningen was vervroegde aflossing niet mogelijk omdat de overeenkomsten onlosmakelijk verbonden waren met langlopende financieringen. In de loop van 2002 zijn deze alsnog door de N.V.

Nederlandse Spoorwegen van NS Railinfrabeheer B.V. overgenomen. De garanties die voor deze leningen zijn afgegeven worden naar aanleiding van deze overname vanaf 2002 verantwoord bij VenW. Het gaat hierbij om een bedrag van € 511 mln. die in de tabel, hoewel het geen nieuwe garantieverplichtingen zijn, omwille van de zuiverheid onder nieuw verstrekt is opgenomen.

Het saldo van de garantieverplichtingen per 31 december 2002 heeft betrekking op circa 45 toezeggingen, waarvan de grootte varieert van € 0,01 mln. tot en met € 105 mln. De te betalen rente op deze toezeggingen varieert van 2% tot 9%.

De cijfers

Tabel 10 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, uit hoofde van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2002.

Tabel 10: Garantieverplichtingen (x € 1 000,00)	
Stand per 31 december 2001	420 898
Nieuw verstrekt in 2002	511 246
	932 144
Afname van het risico in 2002	– 81 451
Openstaand per 31 december 2002	850 693

10.3.7 Tegenrekeningen

€ 2 917 628 954,24

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verschillende tegenrekeningen gehanteerd, zoals de tegenrekeningen extra-comptabele vorderingen, deelnemingen, leningen u/g en voorschotten. Deze tegenrekeningen behoeven geen nadere toelichting.

10.3.8 Sluitrekening met Infrastructuurfonds

€ 73 152 527,62

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat voor dit fonds géén gescheiden administratie wordt gevoerd.

Beleidsartikelen

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 1 Veilig goederenvervoer	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	13 632	17 196	8 213
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	13 632	17 196	8 213
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	0	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	0	0	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	19 581	6 399	175
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	19 581	6 399	175
<i>Mutaties slotwet</i>	2 774	2 163	295
4. Vast te stellen mutatie slotwet	2 774	2 163	295
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	35 987	25 758	8 683

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 2 Versterking netwerk goederenvervoer	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	7 849	15 490	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	7 849	15 490	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	682	682	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	682	682	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	2 926	– 1 182	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	2 926	– 1 182	0
<i>Mutaties slotwet</i>	929	862	791
4. Vast te stellen mutatie slotwet	929	862	791
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	12 386	15 852	791

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 3 Efficiënt werkend goederenvervoersysteem	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	18 617	19 571	1 906
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	18 617	19 571	1 906
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	– 132	– 132	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	– 132	– 132	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	– 5 604	– 2 250	– 1 027
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	– 5 604	– 2 250	– 1 027
<i>Mutaties slotwet</i>	1 419	– 557	– 94
4. Vast te stellen mutatie slotwet	1 419	– 557	– 94
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	14 300	16 632	785

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 4 Duurzaam goederenvervoer	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	4 811	7 751	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	4 811	7 751	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	475	475	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	475	475	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	9 683	1 919	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	9 683	1 919	0
<i>Mutaties slotwet</i>	– 1 256	– 1 412	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 1 256	– 1 412	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	13 713	8 733	0

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 5 Veilig personenvervoer	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	39 373	46 861	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	39 373	46 861	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	29 874	29 874	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	29 874	29 874	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	– 8 826	1 957	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	– 8 826	1 957	0
<i>Mutaties slotwet</i>	10 954	– 4 010	212
4. Vast te stellen mutatie slotwet	10 954	– 4 010	212
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	71 375	74 682	212

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 6 Versterking netwerk personenvervoer	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	18 545	23 174	0
<i>Amendement (kmst 28 000, nr 38)</i>	0	0	
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	18 545	23 174	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	– 6 000	– 6 000	0
<i>Amendement Giskes (kmst. 2001/2002, 28 000 XII, nr 38)</i>	0	0	
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	– 6 000	– 6 000	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	12 792	6 791	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	12 792	6 791	0
<i>Mutaties slotwet</i>	403	– 1 289	74
4. Vast te stellen mutatie slotwet	403	– 1 289	74
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	25 740	22 676	74

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 7 Klantgerichte personenvervoermarkt	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	<i>1 225 364</i>	<i>1 357 490</i>	<i>39 116</i>
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	1 225 364	1 357 490	39 116
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	0	0	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	<i>82 384</i>	<i>126 929</i>	<i>– 4 571</i>
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	82 384	126 929	– 4 571
<i>Mutaties slotwet</i>	<i>224 092</i>	<i>4 055</i>	<i>– 2 426</i>
4. Vast te stellen mutatie slotwet	224 092	4 055	– 2 426
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	1 531 840	1 488 474	32 119

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 8 Duurzaam personenvervoer	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	<i>8 588</i>	<i>19 297</i>	<i>0</i>
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	8 588	19 297	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	<i>2 075</i>	<i>2 075</i>	<i>0</i>
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	2 075	2 075	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	<i>7 187</i>	<i>– 260</i>	<i>0</i>
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	7 187	– 260	0
<i>Mutaties slotwet</i>	<i>805</i>	<i>– 735</i>	<i>0</i>
4. Vast te stellen mutatie slotwet	805	– 735	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	18 655	20 377	0

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 9 Veilige luchtvaart	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	8 615	8 615	33
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	8 615	8 615	33
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	– 914	– 914	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	– 914	– 914	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	200	– 103	150
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	200	– 103	150
<i>Mutaties slotwet</i>	– 489	– 590	41
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 489	– 590	41
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	7 412	7 008	224

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 10 Faciliteren Luchtvaartnetwerk	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	31 725	31 725	8 276
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	31 725	31 725	8 276
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	0	5 361
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	0	0	5 361
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	– 2	– 2	1 453
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	– 2	– 2	1 453
<i>Mutaties slotwet</i>	– 1 255	255	547
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 1 255	255	547
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	30 468	31 978	15 637

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 11 Effectief werkend luchtvaartbestel	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	15 663	15 663	9 690
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	15 663	15 663	9 690
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	20 055	20 055	20 930
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	20 055	20 055	20 930
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	9 741	9 741	8 181
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	9 741	9 741	8 181
<i>Mutaties slotwet</i>	21 903	14 547	– 3 503
4. Vast te stellen mutatie slotwet	21 903	14 547	– 3 503
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	67 362	60 006	35 298

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 12 Duurzame luchtvaart	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	52 197	77 517	41 310
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	52 197	77 517	41 310
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	34 000	33 755	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	34 000	33 755	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	4 880	5 125	1 724
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	4 880	5 125	1 724
<i>Mutaties slotwet</i>	4 446	– 8 470	– 5 491
4. Vast te stellen mutatie slotwet	4 446	– 8 470	– 5 491
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	95 523	107 928	37 543

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 13 Veiligheid water	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	5 491	5 924	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	5 491	5 924	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	0	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	0	0	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	147	147	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	147	147	0
<i>Mutaties slotwet</i>	988	– 721	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	988	– 721	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	6 626	5 350	0

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 14 Waterbeheer	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	21 279	20 408	2 360
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	21 279	20 408	2 360
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	0	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	0	0	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	9 960	9 960	– 1 771
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	9 960	9 960	– 1 771
<i>Mutaties slotwet</i>	452	– 2 563	354
4. Vast te stellen mutatie slotwet	452	– 2 563	354
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	31 691	27 805	943

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 15 Effectieve telecommunicatie- en postmarkt	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	20 188	21 867	148 495
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	20 188	21 867	148 495
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	– 1 069	– 998	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	– 1 069	– 998	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	– 19 119	– 20 8692	– 148 495
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	– 19 119	– 20 869	– 148 495
<i>Mutaties slotwet</i>	0	0	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet			
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	0	0	0

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 16 Weer, klimaat en seismologie	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	29 738	30 355	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	29 738	30 355	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	493	493	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	493	493	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	861	966	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	861	966	0
<i>Mutaties slotwet</i>	18	0	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	18	0	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	31 110	31 814	0

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 17 Ruimtevaart	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	4 538	13 793	908
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	4 538	13 793	908
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	0	0	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	0	0	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	16 344	– 169	1 292
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	16 344	– 169	1 292
<i>Mutaties slotwet</i>	476	– 1 245	– 358
4. Vast te stellen mutatie slotwet	476	– 1 245	– 358
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	21 358	12 379	1 842

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 18 Inspectie Verkeer en Waterstaat	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	72 360	72 360	24 953
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	72 360	72 360	24 953
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	2 525	2 525	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	2 525	2 525	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	5 708	5 708	142
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	5 708	5 708	142
<i>Mutaties slotwet</i>	7 876	– 473	– 11 766
4. Vast te stellen mutatie slotwet	7 876	– 473	– 11 766
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	88 469	80 120	13 329

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 19 Bijdrage aan Infrastructuurfonds	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	3 472 751	3 472 751	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	3 472 751	3 472 751	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	– 44 251	– 44 251	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	– 44 251	– 44 251	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	384 110	384 110	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	384 110	384 110	0
<i>Mutaties slotwet</i>	– 22 854	– 22 854	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	– 22 854	– 22 854	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	3 789 756	3 789 756	0

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 20 Nominaal en onvoorzien	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	829	829	0
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	829	829	0
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	83 883	83 883	0
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	83 883	83 883	0
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	– 85 767	– 85 767	0
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	– 85 767	– 85 767	0
<i>Mutaties slotwet</i>	1 055	1 055	0
4. Vast te stellen mutatie slotwet	1 055	1 055	0
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	0	0	0

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 21 Algemeen departement	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	216 711	220 794	30 282
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	216 711	220 794	30 282
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	3 160	3 160	3 068
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	3 160	3 160	3 068
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	– 9 108	11 109	– 7 171
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	– 9 108	11 109	– 7 171
<i>Mutaties slotwet</i>	41 774	– 14 127	– 4 314
4. Vast te stellen mutatie slotwet	41 774	– 14 127	– 4 314
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	252 537	220 936	21 865

(bedragen X € 1 000)			
Artikel 22 Uitvoeringsorganisatie	Verplichtingen	Kasuitgaven	Kasontvangsten
<i>Ontwerpbegroting 2002 (kmst. 2001–2002, nr 28 000 hoofdstuk XII)</i>	206 572	238 971	10 947
1. Vastgestelde begroting (Stb. 2002, 91)	206 572	238 971	10 947
<i>Mutaties 1e suppletore begroting (Voorjaarsnota)</i>	8 493	17 236	8 743
2. Vastgestelde mutatie 1e suppletore begroting (Stb. 2002, 257)	8 493	17 236	8 743
<i>Mutaties 2e suppletore begroting (Najaarsnota)</i>	520	– 15 180	4 782
3. Vastgestelde mutatie 2e suppletore begroting (Stb. 2003, 46)	520	– 15 180	4 782
<i>Mutaties slotwet</i>	1 005	643	– 2 538
4. Vast te stellen mutatie slotwet	1 005	643	– 2 538
Totaal geraamd tevens realisatie 2002	216 590	241 670	21 934

In deze bijlage wordt ingegaan op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer bij de financiële verantwoording over 2001 en de maatregelen die zijn getroffen om de geconstateerde tekortkomingen in 2002 en de jaren daarna te voorkomen. Als uitgangspunt hiervoor is de «Audit Action List» uit het rapport bij de financiële verantwoording van de Rekenkamer genomen, waarin de onvolkomenheden bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het jaar 2001 beschreven zijn.

Door de vorige Minister van Verkeer en Waterstaat is in het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer op 26 juni 2002 over de financiële verantwoording toegezegd om voor de Slotwetbehandeling in 2003 een tussenrapportage te verstrekken over de door het ministerie genomen maatregelen ter verbetering van het financieel beheer bij het Directoraat-Generaal Personenvervoer (DGP) en de Bouwdienst Rijkswaterstaat. Recentelijk is met het verzenden van een brief (kenmerk FEZ/2003/51) aan de Tweede Kamer invulling gegeven aan deze toezegging. De belangrijkste punten uit deze brief zijn:

- door een veranderde organisatorische inrichting worden bij het directoraat-generaal Personenvervoer de contracten nu vooraf gecontroleerd, waardoor informatie over het contractenbeheer tijdig wordt verkregen en waarop, indien nodig, kan worden bijgestuurd;
- de vorig jaar aan de Algemene Rekenkamer toegezegde acties betreffende de Gebundelde Doel Uitkering en de Rijksbijdrage Openbaar Vervoer zijn inmiddels geïnitieerd en grotendeels afgerond. De eerste bevindingen van de Departementale Accountantsdienst tonen verbeteringen in de vorig jaar geconstateerde tekortkomingen en zijn met name voor de Rijksbijdrage Openbaar Vervoer bemoedigend;
- om het beheer van de GWW-contracten bij de Bouwdienst van de Rijkswaterstaat te verbeteren is in 2002 een aantal acties in gang gezet. Een aantal van deze acties wordt in 2003 voortgezet en dan wordt tevens vastgesteld welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om het financieel beheer bij deze dienst structureel op het vereiste niveau te krijgen.

De Algemene Rekenkamer constateerde dat het financieel beheer bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat nog onvolkomenheden kende. De Algemene Rekenkamer achtte bij deze nieuw ingerichte organisatie een actieve sturing door de centrale bestuursstaf gewenst. Om hieraan invulling te geven is een masterplan opgesteld, waarin naast synergie in control aandacht is besteed aan de geconstateerde knelpunten in het financieel beheer, het nader uitwerken van de bedrijfsprocessen en de verdere ontwikkeling en implementatie van de planning- en controlcyclus.

Ondanks dat de AR haar waardering uit heeft gesproken over de verbeteringen in het financieel beheer bij het KNMI, waren er toch in het jaar 2001 nog enige onvolkomenheden. Inmiddels is de gehele administratieve organisatie beschreven en door managementteam van het KNMI vastgesteld. Voorts is voor het verder ontwikkelen van de kengetallen een werkgroep ingericht. Deze werkgroep heeft een set aan kengetallen ontwikkeld, welke zijn meegenomen in de begroting voor 2004 van het KNMI. Ten slotte zijn ook de knelpunten voor het kostenverdeelsysteem (de administratieve organisatie en een uniform systeem van tijdschrijven) opgelost.

Het afgelopen jaar is de Baseline Financieel en Materieel Beheer geïmplementeerd. Met onder andere deze baseline als toezichtsinstrument voor

het materieel beheer, wordt het toezicht op het materieel beheer zodanig ingericht dat het aantal onvolkomenheden in het materieel beheer nog verder zal afnemen.

Het informatiebeveiligingsbeleid van Verkeer en Waterstaat is in gang gezet met de aanschrijving informatiebeveiliging en de minimumbeveiligingseisen (6 februari 2001) en de handreiking minimeisen informatiebeveiliging (6 april 2001). Door de departementale Accountantsdienst in samenwerking met de onder het Ministerie van Financiën ressorterende EDP AUDIT POOL is in de periode tussen november 2002 tot januari 2003 een audit uitgevoerd. Uit deze audit kwam naar voren dat de meeste van de onderzochte diensten de aanschrijving in opzet hebben ingevoerd en er overwegend een goede invulling is gegeven aan de minimumbeveiligingseisen. Rijkswaterstaat en het KNMI ronden hun programma van afhankelijkheids en kwetsbaarheid analyses voor maatschappelijk vitale processen en de invoering van aanvullende maatregelen eind 2003 af.

Tenslotte constateerde de Rekenkamer te weinig voortgang in de aanpak van de beleidsprioriteiten en dat in de verantwoordingen duidelijker relaties tussen doelen prestaties en middelen moeten worden gelegd. In het VBTB-leertraject wordt hier binnen Verkeer en Waterstaat nadrukkelijk aandacht aan besteed en in deze verantwoording zijn de relaties tussen doelen, prestaties en middelen ook eenduidiger dan voorheen aangegeven. Deze positieve ontwikkeling in de implementatie van het VBTB-gedachtengoed bij Verkeer en Waterstaat wordt bevestigd door onder andere de AR-onderzoeken naar «de realisatie voornemens VBTB-begrotingen» en «VBTB-toets regeerakkoord 2002». Uit deze onderzoeken blijkt dat binnen Verkeer en Waterstaat een stijgende lijn is te bespeuren in de aanpak van beleidsprioriteiten en het leggen van relaties tussen doelen, middelen en prestaties.

Afkortingenlijst

A.	
ACN	Air Cargo Nederland
AERO	Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options
AKI	Automatische Knipperlichtinstallaties
ALARA	As Low As Reasonably Achievable
ATB	Automatische treinbeveiligingssystemen
ATM	Air Traffic Management
AVV	Adviesdienst Verkeer en Vervoer
B.	
BKL	Basiskustlijn
BOM	Bestuurlijk overleg mainport Rotterdam
BOR	Bereikbaarheids Offensief Randstad
BPRW	Beheersplan voor de Rijkswateren
BVE	BeleidsVoorbereiding en Onderzoek
C.	
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
CIW	Commissie Integraal Waterbeheer
D.	
DGG	Directoraat Generaal Goederenvervoer
DGL	Directoraat Generaal Luchtvaart
DGP	Directoraat Generaal Personenvervoer
DGW	Directoraat Generaal Water
E.	
EASA	European Aviation Safety Agency
EBIT	Energiebesparing in transport
ECAC	European Civil Aviation Conference
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EIO	Extra Investeringsbudget Overwegen
EMA	Educatieve Maatregel Alcohol
EU	Europese Unie
EV	Externe Veiligheid
EZ	Ministerie van Economische Zaken
F.	
FES	Fonds Economische Structuurversterking
G.	
GAE	Groningen Airport Eelde
GATS	General Agreement in Trades en Services
GDU	Gebundelde Doeluitkering
GIS	Geluidsisolatieproject Schiphol
GVB	Gemeentelijke Vervoerbedrijven
H.	
HANAS	Havennaderingssysteem
HCC	Haven Coördinatie Centrum
HIP	Haven Interne Projecten
HOC	Haven Operatie Centrum

HSL	Hogesnelheidslijn
I.	
IASL	International Institute of Air and Space Law
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
IVMS	Integraal Veiligheids Managementsysteem
IVW	Inspectie Verkeer en Waterstaat
JAA	Joint Aviation Authorities
K.	
KMH	Kilometerheffing
KNRM	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KNVvL	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
KPN	Koninklijke PTT Nederland
KWINT	Kwetsbaarheid Internet
L.	
LIB	Luchthavenindelingbesluit
LMS	Landelijk Model Systeem
LVN	Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij
LOI	Letter of Intent
LVB	Luchthavenverkeerbesluit
LVC	Luchtverkeerscommissie
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
M.	
MAA	Maastricht Aachen Airport
MARIN	Maritiem Research Institute Nederland
MCA	Multimodale advies- en informatiecentrum
MER	Milieu Effect Rapportage
MIG	Modernisering Instrumentarium Geluidshinder
MIT	Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MOU	Memorandum of understanding
MPCV	Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid
MTC	Multimodaal Transport Centrum
MTR	Maximaal Toelaatbaar Risico
N.	
NLR	Stichting Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium
Nma	Nederlandse Mededingingsautoriteit
NML	Nederland Maritiem Land
NNI	Nederlands Normalisatie Instituut
NS	Nederlandse Spoorwegen
NSP	Nieuwe Sleutel Projecten
NSR	NS Reizigers
NVB	Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart
NNVO	Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen
NVVP	Nationaal Verkeers en Vervoers Plan
O.	
OCW	Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen
OEEI	Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur

OM	Openbaar Ministerie
OV	Openbaar vervoer
P.	
PKB	Planologische Kernbeslissing
PSD	Platform Stedelijke Distributie
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PSC	Port State Control
R.	
RA	Rotterdam Airport
RIB	Railinfrabeheer BV
RIS	River Information Services
RWS	Rijkswaterstaat
S.	
SAFA	Safety Assessment Foreign Aircraft
SAGA	Safety Assessment General Aircraft
SANA	Safety Assessment National Aircraft
SBL	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
SBV	Subsidieregeling voor bedrijfsgebonden vaarweg-aansluitingen
SGIS	Stichting Geluidsisolatie Schiphol
SOIT	Subsidieregeling voor Openbare Inlandterminals
SRKL	Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens
STAIRS	Strategies and Tools for Assessments and Implementation of Noise at Railway Sources
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SZW	Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
T.	
TAO	Treindienst aantastende Onregelmatigheden
TERFN	Trans European Rail Freight Network
TLN	Transport en Logistiek Nederland
TMS	Transactie Modal Shift
TNL	Nota Toekomst Nationale Luchtvaart
TPG	TNT Post Groep
TRG	Totaal Risicogewicht Grenswaarde
TSI	Technische Specificaties Interoperabiliteit
V.	
VACS	Veiligheid Advies Commissie Schiphol
Verdi	Verkeer en Vervoer; regionaal, decentraal en integraal
VOS	Vluchtige Organische Stoffen
VR	Verwaarloosbaar Risico
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
W.	
WBB	Wet Bodembescherming
WL	Stichting Waterloopkundig Laboratorium
WoW	Wet op de Waterkering
WRM	Wet Rijonderricht Motoren
WTO	World Trade Organisation
WVO	Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren